



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 012

Le mardi 26 janvier 2021

Président : M. Vance Badawey



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

Le mardi 26 janvier 2021

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.)): Bonjour à tous. C'est un plaisir de reprendre le travail de la nouvelle session après le temps des Fêtes.

Je voudrais vous souhaiter à tous la bienvenue à la 12^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

La séance d'aujourd'hui est hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté 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 exposer quelques règles à suivre.

Les députés et les témoins peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. En fait, des services d'interprétation sont offerts pendant la réunion. Au bas de votre écran, vous pouvez choisir entre les canaux « parquet », « anglais » ou « français ».

Si vous participez à la séance en personne, procédez comme vous le feriez habituellement quand l'ensemble du Comité se réunit en personne dans la salle de réunion. Gardez à l'esprit les directives du Bureau de régie interne concernant le port du masque et les protocoles sanitaires.

Veillez attendre que je vous nomme avant de vous exprimer. Si vous participez à la réunion par vidéoconférence, cliquez sur le micro pour rétablir le son. Les micros des participants qui se trouvent dans la salle seront, comme d'habitude, contrôlés par l'agent des délibérations et de la vérification.

Toutes les interventions des députés et des témoins doivent être adressées à la présidence. De plus, vous devez mettre votre micro en sourdine lorsque vous n'avez pas la parole.

Nous allons faire de notre mieux, le greffier et moi, pour tenir à jour une liste des intervenants, qu'ils participent de façon virtuelle ou en personne.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité se réunit aujourd'hui pour poursuivre son étude sur les effets de la COVID-19 sur le secteur du transport aérien.

Je voudrais vous présenter les personnes qui témoigneront pendant notre séance d'aujourd'hui.

Nous accueillons Wesley Lesosky, président de la Composante Air Canada du Syndicat canadien de la fonction publique, et Tim Perry, président de l'Air Line Pilots Association of Canada.

Nous recevons également Christopher Rauenbusch, président de la section locale 4070 du Syndicat canadien de la fonction publique, ainsi que des représentants de la Fraternité internationale des ouvriers en électricité, notamment Paul Cameron, gestionnaire aux opérations et secrétaire aux affaires financières, et Matt Wayland, adjoint exécutif du vice-président international et directeur canadien des relations gouvernementales.

Nous entendrons aussi des représentantes de l'Institut professionnel de la fonction publique du Canada, notamment Debbie Daviau, présidente, et Emily Watkins, conseillère principale de la présidente. Enfin, des représentants d'Unifor, notamment Jerry Dias, président national, et Kaylie Tiessen, chercheuse, apporteront leur témoignage.

Sur ce, je vais donner immédiatement la parole à nos témoins qui disposeront de 10 minutes chacun. Nous allons commencer par entendre le représentant de la Composante Air Canada du Syndicat canadien de la fonction publique.

Monsieur Lesosky, la parole est à vous pendant 10 minutes.

M. Wesley Lesosky (président, Composante d'Air Canada du Syndicat canadien de la fonction publique): Bonjour. Je m'appelle Wes Lesosky. Je suis agent de bord professionnel et président de la Composante Air Canada du Syndicat canadien de la fonction publique, le SCFP. Je représente un peu moins de 10 000 agents de bord d'Air Canada et d'Air Canada Rouge.

Je suis également président de la division aérienne du SCFP, qui représente 15 000 agents de bord de neuf compagnies aériennes canadiennes distinctes.

Je suis très reconnaissant aux membres du Comité de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui et à parler des répercussions que la pandémie a sur les travailleurs canadiens comme moi. Les agents de bord, comme vous le savez, ont été parmi les premiers travailleurs canadiens à affronter la COVID-19 dans leur milieu de travail.

Ces agents de bord ont perdu leur emploi par milliers au moment même où un grand nombre d'entre eux faisaient partie du personnel de cabine des vols organisés pour ramener des Canadiens au pays. Contrairement aux emplois perdus dans de nombreux autres secteurs de l'économie, ces emplois n'ont pas, en général, été recréés depuis le début de la pandémie en mars dernier. En fait, des centaines d'autres personnes seront mises à pied la semaine prochaine. Environ trois quarts de nos membres ont actuellement perdu leur emploi et se demandent s'il y aura même une industrie dans laquelle ils pourront travailler de nouveau une fois que la poussière de la pandémie sera retombée. Il va sans dire que cette année a été difficile pour nous.

Pour être tout à fait franc, elle a été rendue beaucoup plus difficile que nécessaire par le gouvernement fédéral, qui a ignoré à plusieurs reprises nos appels à l'aide et qui a rarement, voire jamais, consulté les représentants de ces travailleurs avant de prendre des décisions majeures ayant une incidence sur nos membres, leur santé, leur sécurité et leurs moyens de subsistance.

Au nom de nos 15 000 membres, je voudrais proposer que le Comité examine les points suivants.

Premièrement, le gouvernement doit mieux protéger le droit des travailleurs des compagnies aériennes à un milieu de travail sain et sécuritaire, y compris leur droit de refuser un travail dangereux. Nos membres ont vécu l'enfer pendant les premiers mois de la pandémie, et l'organisme de réglementation a refusé d'agir lorsque nous avons essayé d'exercer des pressions afin d'obtenir que des mesures de protection soient prises pour rendre nos emplois plus sécuritaires. Le gouvernement doit travailler avec nous, et non contre nous, en vue de rendre les vols plus sécuritaires pour le personnel de cabine et les voyageurs.

Deuxièmement, il est temps que le gouvernement envisage sérieusement de mettre en œuvre dans les aéroports la réalisation de tests de dépistage rapides avant l'embarquement. Depuis des mois, nous demandons au gouvernement fédéral de procéder à cette mise en œuvre afin de rendre les vols plus sûrs pour le personnel de cabine et le public, sans nuire à l'industrie. Au lieu de cela, au début du mois, le gouvernement a imposé à la hâte sa politique de tests de dépistage préalables à l'embarquement qui, selon les chiffres, n'accroît en rien la sécurité et qui a entraîné, du jour au lendemain, la perte de milliers d'emplois supplémentaires.

Troisièmement, notre industrie a besoin d'une aide financière ciblée du gouvernement fédéral qui accorde la priorité à la protection des travailleurs et de leurs familles contre les effets du virus. Nous sommes surpris de voir que le Canada demeure le seul pays du G7 à ne pas avoir mis en place un programme d'aide complet pour l'industrie aérienne. Depuis avril, nous entendons dire que l'aide financière destinée à l'industrie est sur le point d'être accordée en vue de protéger des dizaines de milliers d'emplois, et pourtant, chaque fois que nous pensons que le gouvernement pourrait intervenir, nous faisons face à davantage de retards et de déceptions.

Quatrièmement, le gouvernement doit rectifier les programmes bien intentionnés comme la Subvention salariale d'urgence du Canada afin que les employeurs ne puissent les utiliser de façon abusive. La subvention a été créée afin d'aider les employeurs à ne pas procéder à des mises à pied massives en assumant 75 % de leur masse salariale, mais au lieu d'honorer l'intention du programme, Air Canada, par exemple, a licencié la grande majorité de sa main-d'œuvre, dont environ 8 000 de nos membres, et utilise tout de même la subvention salariale pour rémunérer ses employés actifs. Depuis le premier jour, le gouvernement fédéral a refusé d'assujettir ce programme à des conditions visant à empêcher les entreprises de profiter du financement tout en laissant tomber leurs travailleurs.

Le Canada est un pays très vaste. Plus que dans presque tout autre pays, nous comptons sur un réseau de transport aérien sécuritaire et fiable pour relier nos communautés et maintenir la solidité de notre économie. Le Canada a besoin d'une industrie aérienne forte, tout comme il a besoin des routes, des autoroutes, des traversiers et des réseaux ferroviaires. Notre industrie est un secteur où la sécurité est primordiale. Nous devrions tous nous préoccuper des conséquences à long terme de la perte de dizaines de milliers d'agents de bord, de pilotes, de contrôleurs aériens, de techniciens

d'aéronefs et d'autres travailleurs qui ont des années de formation et d'expérience en matière d'assurance de la sécurité du public à 30 000 pieds d'altitude. Et toutes ces pertes surviennent parce que le gouvernement fédéral choisit de ne pas intervenir pendant qu'il en a la possibilité.

Nos membres ont répondu à l'appel à l'aide du gouvernement fédéral lorsque la COVID-19 a frappé. Nous vous demandons maintenant de répondre à leurs appels à l'aide.

Merci. Je suis impatient de répondre à vos questions.

● (1535)

Le président: Merci, monsieur Lesosky.

Nous allons maintenant entendre M. Tim Perry, de l'Air Line Pilots Association International.

Monsieur Perry, vous avez la parole.

Capt Tim Perry (président, Air Line Pilots Association Canada, Air Line Pilots Association International): Merci beaucoup.

Au nom des 5 500 pilotes professionnels de 16 compagnies aériennes du Canada, l'ALPA vous remercie de cette occasion de contribuer à l'étude du Comité sur les effets de la COVID-19 sur le secteur du transport aérien.

Comme vous le savez, les travailleurs continuent de subir les conséquences de la COVID-19 sur l'industrie de l'aviation. La fermeture quasi complète de ce secteur a fait des opérations aériennes une proposition perdante sur le plan financier, et la relance s'avère très complexe.

Dans le domaine de l'aviation en particulier, il faudra plusieurs années pour se rendre à nouveau à l'étape de la requalification, mais certains emplois pourraient tout simplement disparaître. Tandis que d'autres gouvernements dans le monde sont rapidement venus en aide aux membres de l'industrie, le gouvernement du Canada se fait toujours attendre.

Je vous rappelle aussi qu'avant la COVID-19, notre industrie faisait face à une grave pénurie de pilotes, ce qui aggrave le problème. Toutes les études montrent que nous allons faire face au même problème sous peu, qu'il sera encore plus important et qu'il entraînera des conséquences encore plus graves pour l'industrie. La voie de l'inaction entraînera de lourdes conséquences, non seulement aujourd'hui, mais aussi pour l'avenir.

Je tiens à le souligner de la manière la plus claire possible, parce que d'après les conversations que nous avons eues au cours des dernières semaines et des derniers mois, il semble qu'il y ait des malentendus au sujet de la situation. La sécurité des Canadiens est — et sera toujours — la priorité. Nous sommes d'accord là-dessus. Nous croyons toutefois que nos mesures de dépistage et nos politiques frontalières pourraient être plus efficaces si l'on tenait compte de meilleurs renseignements et si l'on tenait des consultations adéquates. J'aborderai cette question dans un instant.

Il n'y a rien que je dise qui puisse nuire à la sécurité publique des Canadiens. Depuis le début de la pandémie, la position de l'ALPA sur la façon d'aider l'industrie et d'affronter la tempête est la même: il faut mettre en œuvre un programme d'aide financière propre au domaine de l'aviation, associé à d'importantes mesures de protection de l'effectif qui aideront directement les compagnies aériennes qui ont été durement touchées par la pandémie de COVID-19.

Je comprends qu'il puisse être difficile de répondre à une telle demande aux apparences simples, même lorsque toutes les parties s'entendent sur la nécessité de telles mesures. À cet égard, j'aimerais vous faire part de notre point de vue et de notre expérience à titre d'organisation qui connaît très bien le secteur.

J'aimerais réitérer notre point de vue et donner un visage humain aux conséquences de la pandémie sur l'industrie aérienne. J'ai reçu plusieurs lettres de nos membres qui expriment dans leurs propres mots l'impact de la situation sur leur vie de même que les difficultés et la frustration associées au manque de soutien à l'égard de l'industrie. Je vais vous transmettre ces lettres, et je vous recommande fortement de les lire alors que vous songez à des mesures pour nous sortir de cette situation sans précédent, pour le bien de l'industrie, de ses travailleurs et de notre pays.

Jusqu'à présent, il n'y a pas eu de dialogue significatif entre le gouvernement et les organisations syndicales du domaine de l'aviation. À moins que les choses changent — et qu'elles changent rapidement —, cette inaction nuira aux travailleurs de l'aviation, à l'industrie et à l'économie canadienne. Les décisions stratégiques qui affectent un si grand nombre de Canadiens et de travailleurs, de façon particulière, ne peuvent plus être prises sans une consultation et une mobilisation adéquates.

Par exemple, les définitions conflictuelles du terme « équipage » dans les décrets, les arrêtés d'urgence et les documents d'orientation ont donné lieu à la confusion, non seulement pour les pilotes qui ont la chance de toujours travailler, mais aussi pour ceux qui sont responsables de la mise en oeuvre et de l'application des exigences en matière de COVID relatives au transport aérien, comme les compagnies aériennes et l'Agence des services frontaliers du Canada. Alors que le gouvernement songe à imposer plus de restrictions, l'industrie fait face à un avenir encore plus sombre et n'arrivera pas à les encaisser, à moins que le gouvernement n'offre un soutien important en guise de compensation.

Cet assemblage désordonné de compétences fédérales, provinciales et territoriales qui gèrent la pandémie, associé à un manque de soutien financier de la part du gouvernement fédéral, a créé les conditions parfaites pour l'anéantissement de l'industrie aérienne canadienne.

L'ALPA offre une expertise importante et un point de vue unique sur l'industrie. Nous parlons au nom de ceux qui sont les plus touchés par la situation et qui ont besoin de stabilité, et nous les défendons. Alors que l'industrie est toujours menacée, nous devons prendre des mesures immédiates et assurer ensemble la stabilisation, la viabilité et — au bout du compte — la survie du secteur du transport aérien du Canada.

Merci beaucoup. Je serai heureux de répondre à vos questions.

• (1540)

Le président: Merci, monsieur Perry.

Nous allons maintenant entendre le représentant du Syndicat canadien de la fonction publique, section locale 4070.

Allez-y, monsieur Rauenbusch.

M. Christopher Rauenbusch (président, Syndicat canadien de la fonction publique - section locale 4070): Je vous remercie de m'avoir invité.

Je m'appelle Chris Rauenbusch. Je suis agent de bord pour WestJet depuis 2002. Je suis le président du SFCP, local 4070, qui repré-

sente plus de 4 100 agents de bord travaillant pour WestJet, WestJet Encore et Swoop.

Les compagnies aériennes sont en crise. Cette crise est causée par la COVID, mais est aggravée par l'inaction du gouvernement.

Pour mettre la situation en perspective, je vous dirais, rapidement, que je viens d'éviter d'être mis à pied en février, par deux années de service seulement. Je travaille pour WestJet depuis 19 ans et à l'heure actuelle, aucun agent de bord ayant moins de 17 années de service ne travaille activement. En gros, quatre agents de bord sur cinq sont cloués au sol chez WestJet.

Selon le rapport de l'International Air Transport Association — l'IATA — intitulé *The Value of Air Transport in Canada*, publié en 2019 juste avant la pandémie, le secteur de l'aviation crée 241 000 emplois au Canada. Notre secteur appuie 146 000 autres emplois par l'entremise des chaînes d'approvisionnement essentielles et d'autres entreprises de soutien. En outre, il appuie 55 000 autres emplois grâce aux dépenses de nos travailleurs. Au total, ce sont 633 000 emplois qui sont associés au secteur du transport aérien, ce qui comprend 190 000 emplois créés par le tourisme étranger.

Le secteur de l'aviation, qui comprend les compagnies aériennes nationales, génère 37 milliards de dollars américains de PIB annuellement avant la pandémie. Depuis le rapport de l'IATA en 2019, le secteur de l'aviation canadien a perdu des centaines de milliers d'emplois, à titre de conséquence directe de la COVID-19. Certains de ces travailleurs ont recours à la Subvention salariale d'urgence du Canada, mais d'autres non. Sans égard à la subvention salariale, bon nombre des travailleurs craignent de ne plus jamais retrouver leur emploi, puisque les compagnies aériennes ont réduit leur capacité depuis le début de la pandémie. C'est notamment le cas des deux plus importants transporteurs du Canada — WestJet et Air Canada — qui, encore une fois à partir du mois de février, mettront à pied de nombreux autres membres de notre syndicat. Malheureusement, une grande partie de cette capacité sera probablement perdue à jamais.

L'année dernière, avant la pandémie, plus de 4 100 agents de bord étaient à l'emploi du groupe de compagnies aériennes WestJet. Au 1^{er} février, seuls 777 agents de bord demeurent actifs. Ce nombre représente une réduction de 81 % de nos agents de bord actifs. C'est une situation sans précédent.

Nous avons entendu le gouvernement discuter de l'importance d'accorder une aide prioritaire pour les corridors régionaux et les services aériens. Nous comprenons son point de vue, mais dans les faits, les services aériens régionaux sont plus productifs lorsque les corridors régionaux sont liés à des vols nationaux, transfrontaliers et internationaux offerts par l'entremise du réseau d'un grand transporteur. Les corridors régionaux ne seront pas servis de manière efficace par l'entremise d'un service point à point simplement parce que le gouvernement le demande.

Les corridors régionaux sont mieux servis lorsqu'un plus grand nombre de vols sont offerts par plusieurs compagnies aériennes, et ce sont les consommateurs de ces régions qui en profitent. Un bon service aérien régional est un sous-produit d'un réseau mondial sain bâti par les compagnies aériennes au fil du temps.

Il est impossible d'offrir un bon service aérien régional simplement parce qu'Ottawa décide qu'il en est ainsi. C'est plutôt parce que les corridors régionaux nourrissent les réseaux mondiaux de ces compagnies aériennes, ce qui entraîne des profits. C'est l'incitatif dont nous avons besoin pour que les marchés régionaux soient bien servis et qu'on ajoute des services, à moins qu'Ottawa ne veuille nationaliser les services aériens de transports de passagers une fois de plus.

Si vous ne deviez retenir qu'une chose de mon témoignage d'aujourd'hui, ce serait ceci: on ne peut pas présumer que les compagnies aériennes comme WestJet ou Air Canada retomberont tout simplement sur leurs pieds lorsque la pandémie sera terminée. Les dommages que subit le secteur sont trop importants pour que nous puissions survivre, surtout si la pandémie se poursuit. Un pays aussi vaste que le Canada a besoin de compagnies aériennes rentables et je crains sincèrement qu'elles ne seront plus là si le gouvernement n'agit pas rapidement.

Le Canada est le seul pays du G7 qui n'offre pas un soutien gouvernemental aux compagnies aériennes. Les États-Unis ont octroyé des milliards de dollars aux compagnies aériennes pour les aider à garder la tête hors de l'eau.

Le réseau de WestJet fonctionne selon les niveaux de 2001, si l'on se fie au nombre de vols par jour et aux sièges-milles disponibles, un indicateur clé de la taille d'une compagnie aérienne et de l'offre du marché.

En tant que Canadiens, nous ne pouvons pas nous permettre de laisser aller ce qui se passe au sein de notre industrie. Le gouvernement ne peut pas se permettre d'être complice dans l'abandon de notre secteur clé, qui contribue à notre économie nationale, surtout après avoir entendu nos témoignages, à moi et à mes collègues, aujourd'hui.

J'implore le Comité de prendre notre témoignage d'aujourd'hui avec tout le poids et le sérieux qu'il mérite. Notre secteur a un urgent besoin de l'aide du gouvernement fédéral. Le soutien sectoriel associé à un programme national de dépistage avant l'embarquement représente la seule façon d'éviter une catastrophe nationale qui entraînera un effondrement total ou quasi total des compagnies aériennes canadiennes.

● (1545)

Le président: Merci, monsieur Rauenbusch.

Nous allons maintenant entendre les représentants de la Fraternité internationale des ouvriers en électricité, M. Paul Cameron et M. Matt Wayland.

Messieurs, vous disposez de cinq minutes.

M. Matt Wayland (assistant exécutif du vice-président international et directeur canadien des relations gouvernementales, Fraternité internationale des ouvriers en électricité): Merci, monsieur le président.

Bonjour, mesdames et messieurs les membres du Comité, les témoins et les invités.

Je vous remercie de nous donner l'occasion de témoigner devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités au sujet des effets de la COVID-19 sur le secteur du transport aérien.

La Fraternité internationale des ouvriers en électricité, la FIOE, représente 70 000 membres au Canada et plus de 775 000 en Amérique du Nord, dans divers secteurs. Aux fins de la discussion d'aujourd'hui, nous nous centrerons sur nos membres qui travaillent pour Nav Canada.

Je suis accompagné de Paul Cameron, qui est gestionnaire des opérations de la section locale 2228 de la FIOE, qui représente un peu plus de 2 000 membres dans l'ensemble du pays, notamment les 600 membres qui travaillent à titre de technologues en électronique pour Nav Canada.

Nav Canada est une société privée à but non lucratif qui est chargée du contrôle du trafic aérien, des services consultatifs d'aéroport, des exposés météorologiques et des services d'information aéronautique pour plus de 18 millions de kilomètres carrés d'espace aérien national et océanique. Il s'agit du seul fournisseur de services de navigation aérienne du Canada. Avant d'être privatisée, la société faisait partie de Transports Canada.

Le bilan de Nav Canada en matière de sécurité est sans contredit l'un des meilleurs au monde, grâce en grande partie à l'expertise des membres de la FIOE et de ceux qui sont membres des sept autres syndicats qui représentent plus de 4 000 employés hautement qualifiés de Nav Canada dans l'ensemble du pays.

On décrit souvent Nav Canada à titre de service essentiel, de façon comparable à notre système d'électricité. Beaucoup de gens tiennent l'électricité pour acquise, jusqu'à ce que les lignes électriques tombent en panne. Nav Canada offre un service aux compagnies aériennes nationales et internationales, et la société ne peut tout simplement pas réduire sa capacité pour ensuite revenir à pleine capacité en claquant des doigts.

Parmi les clients de Nav Canada se trouvent les compagnies aériennes, les exploitants de fret aérien, les compagnies de vols nolisés, les fournisseurs de services d'évacuation sanitaire, les taxis aériens, les exploitants d'hélicoptère et les compagnies d'aviation d'affaires et d'aviation générale.

Nav Canada est régie par la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile et recouvre ses dépenses d'exploitation par l'entremise des frais de service aux clients dans le but d'atteindre le seuil de rentabilité. Voilà où se trouve le principal problème de Nav Canada. La société n'a pas le choix de fonctionner selon ce seuil de rentabilité.

Étant donné la réduction de 86,8 % du trafic aérien au cours des 12 derniers mois — selon les chiffres de Statistique Canada — la société a rapidement fait face à des problèmes financiers, qui sont semblables à ceux décrits par les autres témoins du secteur de l'aviation aujourd'hui. À l'heure actuelle, Nav Canada perd des millions de dollars chaque jour, même en tenant compte de la Subvention salariale d'urgence du Canada.

Les membres de la FIOE qui travaillent pour Nav Canada sont des technologues en électronique, qui détiennent une formation spécialisée en matière de technologie de la navigation aérienne. Cette formation spécialisée est offerte par Nav Canada aux employés admissibles qui sont embauchés après avoir terminé un cours en technologie de l'électronique.

La formation de Nav Canada n'est offerte dans aucune autre école du pays. Cette formation spécialisée, destinée aux membres de la FIEO, peut durer jusqu'à deux ans. Nos membres et les experts qui sont membres des sept autres syndicats représentés chez Nav Canada travaillent en étroite collaboration les uns avec les autres au quotidien. Les uns ne peuvent tout simplement pas fonctionner sans les autres.

Aujourd'hui, ces professionnels sont mis à pied et ils n'attendent pas l'appel de leur employeur pour retourner au travail. Leurs compétences et leur expertise leur permettront de se trouver du travail dans d'autres secteurs au pays et ailleurs dans le monde, ce qui laissera un vide immense et rendra la tâche difficile pour Nav Canada de reprendre du service lorsque le transport aérien sera rétabli selon les niveaux d'avant la pandémie, ce que nous espérons tous. Il ne sera pas aussi simple qu'on pourrait le croire de remplacer les employés mis à pied, qui auront trouvé un emploi ailleurs.

En raison de l'inaction dans ce domaine, les Canadiens devront payer pour la formation et l'expertise de ces professionnels qui assurent la sécurité aérienne, ce qui ralentira la relance des industries du transport aérien, du fret aérien et du tourisme après la pandémie.

• (1550)

Je crois qu'il est important de répéter ce fait. La réduction de l'effectif et de la capacité de la société à fournir un service essentiel aujourd'hui et pour de nombreuses années à venir représente un risque potentiellement catastrophique pour la sécurité dans le secteur de l'aviation et pour la population canadienne. Le gouvernement fédéral doit agir maintenant. Il est temps de mettre la sécurité au premier plan.

Ce que nous voulons est simple: nous demandons un financement d'urgence sous la forme d'une subvention de 750 millions de dollars à Nav Canada pour 2020 et pour 2021, ce qui aidera la société à stabiliser ses opérations et à maintenir en poste tous ses employés, y compris ceux qui ont été mis à pied depuis le début de la pandémie. Ainsi, Nav Canada pourra continuer d'offrir des services essentiels de manière sécuritaire après la pandémie.

Ces mesures doivent prendre la forme d'une subvention, puisque le recouvrement des coûts de Nav Canada entraînerait une hausse des frais pour les compagnies aériennes et les autres clients qui sont déjà bouleversés par la pandémie. Nous exhortons le gouvernement du Canada à agir maintenant. Plus on attend, plus on exacerbera le problème.

Je vous remercie de m'avoir écouté. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Wayland.

Nous allons maintenant entendre les représentantes de l'Institut professionnel de la fonction publique du Canada: la présidente, Mme Daviau, ainsi que Mme Watkins.

Vous disposez de cinq minutes. Allez-y.

Mme Debi Daviau (présidente, Institut professionnel de la fonction publique du Canada): Merci beaucoup. Bon après-midi. Je m'appelle Debi Daviau et je suis présidente de l'Institut professionnel de la fonction publique du Canada. Nous représentons plus de 60 000 professionnels dans tout le Canada.

Je tiens à vous remercier de nous donner l'occasion de vous faire part de nos préoccupations au sujet de la situation à Nav Canada et des meilleures façons d'assurer sa viabilité. Je suis accompagnée

aujourd'hui par ma conseillère principale, Mme Emily Watkins, et nous pourrions toutes les deux répondre aux questions après les présentations.

Notre syndicat représente quelque 475 ingénieurs et spécialistes des technologies de l'information à Nav Canada. Grâce à eux, le système automatisé de contrôle de la circulation aérienne du Canada est l'un des systèmes de traitement des données de vol les plus évolués et les plus intégrés au monde. Nos membres jouent un rôle essentiel dans la prestation de services aux clients de l'aviation commerciale et générale à partir d'installations situées partout au Canada: contrôle de la circulation aérienne, information de vol, exposés météorologiques, services d'information aéronautique, services consultatifs d'aéroport et aides électroniques à la navigation. Ils sont responsables de la sécurité des entreprises et des cyberactivités.

Depuis l'automne dernier, environ 50 de nos membres ont été avisés de leur statut d'employé excédentaire. Je tiens à assurer le Comité que nous sommes tout à fait conscients que Nav Canada perd des millions de dollars chaque jour en raison de la baisse spectaculaire du trafic aérien au cours de la dernière année, et nous comprenons que la direction a dû travailler avec acharnement pour établir un plan pour composer avec la situation, mais il reste encore beaucoup à faire. Le gouvernement doit prendre des mesures immédiates et décisives pour assurer la survie de la société, assurer la sécurité du transport aérien au Canada et protéger les emplois des gens qui assurent cette sécurité. La réduction répétée des effectifs et la fermeture d'installations partout au pays ne sont tout simplement pas la voie à suivre pour y arriver.

Un fait important que tous les députés — et tous les Canadiens, en fait — doivent connaître, c'est qu'au Canada, le contrôle de la circulation aérienne relève uniquement de Nav Canada et d'aucune autre entité. Nav Canada n'a ni équivalent ni concurrents. Le gouvernement fédéral doit veiller à ce que Nav Canada ait le soutien dont il a besoin maintenant pour relancer ses activités lorsque le volume de vols reviendra aux niveaux d'avant la pandémie.

Nous sommes très préoccupés par l'incidence des réductions sur la santé à long terme du secteur de la sécurité aérienne et de la société. Les Canadiens se disent inquiets pour leur sécurité lors de voyages en avion en raison des réductions de services et d'effectif. Les régions éloignées et nordiques dépendent fortement du transport aérien pour bien des aspects de la vie quotidienne: denrées alimentaires, fournitures, soins médicaux et déplacements pour sortir des communautés et y revenir. Elles ne peuvent être laissées sans cette voie d'accès essentielle.

Partout au Canada, beaucoup d'installations ont été fermées ou doivent être fermées. Beaucoup d'autres font l'objet d'un examen. Dans ce milieu toujours dominé par les hommes, les mises à pied touchent en grande partie les femmes, et souvent les personnes les plus récemment embauchées. L'égalité des sexes et la diversité ont souffert.

Peu de Canadiens connaissent Nav Canada, ce qui témoigne de la qualité de son service et de son excellent bilan de sécurité. Nav Canada n'attire pas beaucoup l'attention, ce qui est une bonne chose.

Toutefois, il convient maintenant d'en parler, car elle a besoin du soutien du gouvernement, et ce, maintenant. Voici ce dont nous avons besoin dans le contexte actuel.

Le gouvernement doit prendre des mesures immédiates et décisives pour appuyer Nav Canada en lui fournissant une aide financière d'urgence suffisante pour traverser cette crise, sous forme de subvention de 750 millions de dollars pour les deux prochaines années, afin qu'elle puisse conserver et rétablir son effectif et continuer d'offrir ses principaux services. Une subvention est la seule forme d'aide financière gouvernementale viable, car en raison de son modèle de recouvrement de coûts, Nav Canada serait obligée d'exiger des frais élevés aux sociétés aériennes déjà dévastées par la pandémie. Cette subvention doit s'accompagner d'un moratoire sur les mises à pied. Il faut conserver les compétences, l'expertise et l'expérience qui assurent la sécurité de notre espace aérien. Ils ont un rôle clé dans la relance fructueuse du transport aérien et des industries connexes au Canada. Tous les efforts doivent être faits pour réembaucher les anciens employés lors de la reprise des activités normales dans le secteur du transport aérien. Il est impossible de trouver et former du personnel aussi spécialisé du jour au lendemain.

Pour conclure, je tiens à dire, étant donné l'importante contribution des sociétés aériennes et des industries connexes à l'économie canadienne et les dizaines de milliers d'emplois directs et indirects touchés, qu'une inaction continue ne ferait que ralentir la relance du Canada après la pandémie. J'exhorte le gouvernement à intervenir sans délai.

Je vous remercie pour votre temps. C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

• (1555)

Le président: Merci, madame Daviau.

Nous passons maintenant à Unifor, avec M. Dias et Mme Tieszen.

Vous avez cinq minutes. La parole est à vous.

M. Jerry Dias (président national, Unifor): Merci.

J'ai d'abord quelques observations pour le Comité. Jusqu'à maintenant, aujourd'hui, vous avez entendu les dirigeants des plus importants syndicats des secteurs public et privé du pays. Comme vous pouvez le constater, nous sommes frustrés, nous sommes déçus et, franchement, nous sommes complètement exaspérés par le manque d'action du gouvernement dans cet important dossier.

Je vous remercie de m'avoir invité à parler aujourd'hui des répercussions de la COVID-19 sur le secteur du transport aérien.

Vous avez déjà entendu les statistiques qui font les manchettes. Le trafic aérien s'est effondré au deuxième trimestre de l'an dernier et demeure à un niveau insoutenable. Même en octobre, huit mois après le début de la pandémie, la contribution du secteur du transport aérien au PIB ne représentait que 10 % des niveaux antérieurs à la pandémie. Le trafic passagers n'était que de 15 %, et les vols intérieurs et internationaux restent à des creux historiques.

Ce ne sont là que quelques statistiques les plus récentes. Nous savons que ces chiffres ne feront qu'empirer, étant donné les nouvelles restrictions de voyage dont il est question. Chacun de ces chiffres représente les difficultés réelles que vivent des dizaines de milliers de travailleurs partout au pays.

Unifor représente plus de 15 000 travailleurs dans le secteur du transport aérien: pilotes, agents aux ventes et au service à la clientèle, contrôleurs aériens et spécialistes de l'information de vol. D'autres sont mécaniciens d'aéronefs et coordonnateurs de vol,

agents de bord et bagagistes. Ils assurent le bon fonctionnement de nos aéroports. Ils ont tous été plus gravement touchés que quiconque pendant cette pandémie.

Permettez-moi de décrire la situation vécue par nos membres et nos sections locales en raison de cette crise. Quarante-cinq pour cent de nos membres dans les sociétés aériennes ont été mis à pied, forcés de prendre congé ou ont carrément perdu leur emploi. Chez Air Canada, 60 % de nos membres ont été mis à pied. Chez Porter et Sunwing, tous nos membres ont été mis à pied ou mis en disponibilité. Chez ELS, nos membres ont été licenciés de façon permanente, car leur travail est désormais effectué par une autre entreprise.

De nombreux travailleurs ont déjà perdu leur assurance de soins de santé et, chaque jour, d'autres reçoivent un avis. Certains sont obligés d'accepter une réduction de salaire pour ne pas être mis à pied, mais se demandent si leur poste existera toujours.

Nous sommes déjà passés par là, et nous n'avons pas besoin de le revivre. Il n'y a pas que les travailleurs qui en ressentent les effets. Les collectivités aussi en arrachent. Air Canada a fermé 17 escales et suspendu des dizaines de lignes. Rien ne garantit que ces escales rouvriront un jour.

Nos membres à Nav Canada nous avisent que les services de vol dans les aéroports ruraux ont été interrompus et que deux centres d'information de vol seront fermés. Les pilotes perdent du temps de vol et les stagiaires de toutes les catégories d'emploi ont été libérés. La formation de recertification peut prendre jusqu'à deux ans et est extrêmement coûteuse. Tout cela a une incidence directe sur les coûts de formation et de recertification, et touchera aussi la sécurité à la véritable reprise des vols commerciaux.

Je pourrais continuer, mais je veux parler des solutions.

Unifor a mis en garde contre les graves effets sur l'industrie dès le mois de mars et n'a pas arrêté depuis. Nous avons rencontré des représentants du gouvernement et nous leur avons écrit près d'une dizaine de fois par rapport à ce dossier, mais le gouvernement refuse d'agir.

Nous demandons au gouvernement d'établir un plan de relance national pour l'industrie de l'aviation, sans quoi les travailleurs et les employeurs du Canada sont laissés dans le noir. Ce plan doit prévoir une aide gouvernementale vitale pour permettre aux compagnies aériennes, aux aéroports et aux services de navigation du Canada de traverser cette crise et de s'assurer qu'ils sont prêts et capables de reprendre leurs vols dès que les restrictions seront levées.

Les gens auront envie de recommencer à voyager en avion. Or, pour l'instant, il n'existe aucun plan garantissant la capacité nécessaire pour répondre à la demande accumulée. L'aide gouvernementale aux sociétés aériennes s'élève à près de 150 milliards de dollars à l'échelle mondiale. Au Canada, l'aide fournie est de moins de 2 milliards de dollars, dont 1,1 milliard de dollars en subventions salariales. Au sein du G7, seule l'Italie a donné moins.

Nous pouvons et nous devons faire mieux. Le plan doit garantir que les services sont préservés et que les régions éloignées ne perdent pas le service ou les liens vitaux avec les services médicaux, les affaires, la famille et les amis.

● (1600)

Le plan doit comprendre l'adaptation des restrictions aux frontières afin de rouvrir les frontières en toute sécurité lorsque ce sera possible, conformément à la norme universelle de l'Organisation de l'aviation civile internationale visant la mise en œuvre de tests rapides et d'une quarantaine évolutive. Tout cela est décrit dans le plan de relance que nous avons présenté au gouvernement en octobre, et que nous vous avons transmis.

Enfin, il faut veiller à ce que tout plan soit axé sur un réseau de relance qui vise à bâtir une industrie meilleure pour tous les acteurs. Le plan de relance suite à la crise de 2008-2009 a été essentiel au rétablissement, mais s'il a permis la relance du secteur des entreprises, travailleurs et familles ont connu le chômage, la stagnation des salaires et la précarité d'emploi pendant une longue période. Tout travailleur mérite mieux.

C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions. Merci.

Le président: Merci, monsieur Dias.

Nous passons maintenant à la liste des intervenants. Pour ce premier tour, chaque député aura six minutes.

Madame Kusie, la parole est à vous pour six minutes.

Mme Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à tous nos témoins qui sont ici aujourd'hui.

Monsieur le président, c'est malheureux, mais je vais présenter les deux motions pour lesquelles j'ai donné un avis. Je pense, avec le recul, qu'il y a peut-être là une leçon. Il conviendrait peut-être, à l'avenir, de réserver du temps pour discuter des travaux du Comité au retour à la Chambre après une longue absence, car il va sans dire que nous voulons utiliser notre temps avec nos témoins à bon escient, mais je pense aussi que ces motions doivent être présentées, en fin de compte, dans leur intérêt.

Je vais maintenant lire la première motion pour laquelle j'ai donné un avis:

Que le Comité tienne au moins une réunion pour entendre les témoignages des fonctionnaires de Transports Canada concernant l'approbation de la remise en service des avions 737 MAX, et que ces réunions aient lieu au plus tard le 18 février 2021.

Monsieur le président, j'ai bien dit « au moins une réunion » — cela pourrait être seulement une —, mais je pense qu'avant l'ajournement au début de l'hiver, nous ne sommes pas allés jusqu'à avancer l'idée d'une enquête nationale sur le 737 MAX. Je pense qu'il est de notre responsabilité de consacrer une dernière réunion à cette question avec les fonctionnaires de Transports Canada, étant donné qu'ils ont expliqué publiquement les motifs de l'approbation de la remise en service du 737 MAX.

Le deuxième avis de motion que je présente est le suivant:

Que le Comité invite le Ministre de Transport à comparaître pendant deux heures, la première heure étant consacrée à la lettre de mandat supplémentaire

... ce qui soulève bien sûr des points très importants, des points nouveaux, le premier étant particulièrement pertinent pour le groupe de témoins que nous avons ici aujourd'hui, par rapport à un plan pour le secteur aérien. Il me semble que tous nos témoins en sont très conscients, et j'ai la certitude qu'ils ont lu le premier point de la lettre de mandat supplémentaire...

et la deuxième heure aux exigences relatives aux essais préalables à l'entrée,

... et à cet égard, puisque les nouvelles exigences liées aux voyages qui devraient être mises en œuvre d'un jour à l'autre font les manchettes...

et que cette réunion ait lieu dès que possible, mais au plus tard le 25 février 2021.

Monsieur le président, je propose ces motions; j'avais déjà donné un avis de motion.

Encore une fois, je m'excuse sincèrement aux témoins. J'espère qu'à l'avenir, nous pourrions à tout le moins proposer qu'on réserve une demi-heure ou une heure aux travaux du Comité avant la comparution des témoins, afin d'éviter de leur faire perdre leur temps précieux.

Merci, monsieur le président.

● (1605)

Le président: Merci, madame Kusie.

Je comprends votre point de vue. Nous devons tenir une réunion pour les travaux du Comité après la première réunion, à la reprise de la session, mais c'est très bien d'avoir proposé ces motions aujourd'hui.

Chers collègues du Comité, nous avons entendu les motions.

Monsieur le greffier, avons-nous les motions en main?

Le greffier du Comité (M. Michael MacPherson): Oui. Les motions ont déjà été distribuées à tous les membres. Je vous conseille simplement de les examiner une par une.

Le président: Merci, monsieur le greffier.

Monsieur le greffier, pouvez-vous lire la première motion pour les membres, s'il vous plaît?

Le greffier:

Que le Comité tienne au moins une réunion pour entendre les témoignages des fonctionnaires de Transports Canada concernant l'approbation de la remise en service des avions 737 MAX, et que ces réunions aient lieu au plus tard le 18 février 2021.

Le président: Chers collègues, y a-t-il des questions ou des commentaires sur cette motion?

Monsieur Sidhu, vous avez la parole.

M. Maninder Sidhu (Brampton-Est, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être ici aujourd'hui.

Je crois que ce sont des questions importantes pour ma collègue, mais je pense que nous devons tenir compte du temps que nos témoins nous accordent. Je crois que le ministre devrait comparaître, car il s'agit de questions très importantes qui concernent tous ceux qui sont ici, mais je pense que nous devrions en parler après nos discussions avec nos témoins aujourd'hui.

Le président: Monsieur Bittle, la parole est à vous.

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

Je suis désolé, j'ai des problèmes techniques. Je me suis rapproché de mon modem, mais en même temps, je me suis peut-être aussi rapproché de mes jeunes enfants, qui pourraient entrer d'un instant à l'autre. Je m'excuse d'avance.

Je suis un peu déçu que la motion soit proposée maintenant. Je suis du même avis que Mme Kusie: nous devrions prévoir du temps pour les travaux du Comité. Toutefois, je ne suis pas vraiment surpris que la question soit soulevée pendant que nous recevons les représentants des travailleurs.

Nous ne nous opposons pas à ce que le ministre ou des membres du Comité comparaissent. Notre seule demande — et nous espérons qu'il s'agit d'un amendement favorable — serait que le greffier collabore avec le bureau du ministre pour trouver un moment opportun, sans que nous fixions nécessairement une échéance.

Comme je l'ai écrit dans le message que j'ai envoyé à Mme Kusie plus tôt aujourd'hui, le ministre sera heureux de se présenter devant le Comité à l'intérieur du délai proposé ou autour de ce temps-là. Nous souhaitons simplement trouver un moment qui conviendra à la fois au ministre et au Comité, au lieu de fixer une échéance précise. S'il est possible de modifier le libellé de sorte que la motion stipule que le ministre comparaitra dès que possible ou que le greffier collaborera avec le bureau du ministre pour trouver un moment opportun, nous serons heureux d'appuyer la motion et la comparaison des représentants du ministère devant le Comité.

• (1610)

Le président: Souhaitez-vous répondre à cette intervention, madame Kusie?

Mme Stephanie Kusie: Oui. Je le répète, c'est dommage, franchement, que le gouvernement n'ait pas planifié de traiter des travaux du Comité avant de convoquer des témoins.

J'ajoute aussi, monsieur le président, que le greffier a lu la première motion; c'est de celle-là dont il est question en ce moment. M. Bittle parle de la deuxième motion.

La motion dont nous sommes saisis porte sur les avions MAX. Manifestement, le gouvernement n'a rien à dire à ce sujet puisqu'il est déjà passé à la deuxième motion. Je vous demanderais donc de mettre la première motion aux voix, s'il vous plaît.

Le président: Nous vous écoutons, monsieur Bittle.

M. Chris Bittle: Je tiens à apporter une précision: ce n'est pas le gouvernement qui planifie les travaux du Comité, c'est le Comité même. En fait, nous sommes minoritaires au sein du Comité; le commentaire est donc étrange.

Pardonnez-moi d'avoir voulu gagner du temps en abordant les deux questions en même temps.

Nous n'avons rien contre la première question, mais il faudrait des précisions. Reprenons-nous l'étude précédente? S'agit-il d'une étude distincte? Juste pour préciser...

Mme Stephanie Kusie: Je propose que nous tenions une seule réunion pour recevoir à nouveau les fonctionnaires de Transports Canada. Il ne s'agit pas d'une étude distincte.

Monsieur Bittle, chaque fois que vous soulevez une objection après que j'ai demandé le vote, vous perdez le temps des témoins. Allons de l'avant, s'il vous plaît.

Le président: Puisqu'il n'y a plus de questions, je mets la motion de Mme Kusie aux voix.

Monsieur le greffier, comme nous sommes en mode virtuel, je crois que c'est à vous de procéder. Je vous cède donc la parole.

Le greffier: La motion mise aux voix concerne les avions 737 MAX.

(La motion est adoptée par 11 voix contre 0.)

Le président: Je vous remercie, chers collègues.

Y a-t-il des questions sur la deuxième motion proposée?

Monsieur le greffier, voulez-vous lire la motion en question, s'il vous plaît, par souci de clarté pour les membres du Comité?

Le greffier: La motion est la suivante:

Que le Comité invite le Ministre de Transport à comparaître pendant deux heures, la première heure étant consacrée à la lettre de mandat supplémentaire et la deuxième heure aux exigences relatives aux essais préalables à l'entrée, et que cette réunion ait lieu dès que possible, mais au plus tard le 25 février 2021.

Le président: Y a-t-il des questions ou des commentaires?

Allez-y, monsieur Bittle.

M. Chris Bittle: Je le répète, nous demandons ce que nous espérons être un amendement favorable, à savoir que le ministre soit invité, mais qu'une certaine souplesse soit accordée pour permettre au greffier de trouver un moment opportun pour la comparaison du ministre. J'espère que les conservateurs seront d'accord. Ce ne serait pas une question de mois; il faudrait peut-être une semaine de plus.

• (1615)

Le président: Madame Kusie, voulez-vous réagir à cette proposition?

Mme Stephanie Kusie: Oui. Par amabilité et par égard pour nos témoins, je vais accepter la proposition — que le ministre compare pendant deux heures, mais que le délai soit plus souple. Si le délai raisonnable suggéré par M. Bittle n'est pas respecté, j'assure M. Bittle et les autres membres du Comité que je déposerai une autre motion. J'accepte l'amendement.

Comment le greffier suggérerait-il de libeller la motion pour y intégrer le délai raisonnable? Nous avons écrit le 25 février. Je regarde le calendrier des séances de la Chambre. Nous aurions jusqu'au 12 mars, ce qui veut dire que beaucoup de choses se seront produites d'ici là. Si ce n'est pas fait avant le 12 mars, je déposerai une autre motion.

Je vous remercie.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires?

Comme je n'en vois pas, je cède la parole au greffier.

Le greffier: Je présume que nous tenons pour acquis que la suggestion de M. Bittle a été adoptée à l'unanimité et que la date est maintenant le 12 mars.

Le président: C'est exact.

(La motion modifiée est adoptée par 10 voix contre 0.)

Le président: Je redonne la parole à Mme Kusie.

Mme Stephanie Kusie: Merci, monsieur le président, et merci beaucoup aux membres du Comité pour leur esprit d'équipe. Merci aussi aux témoins d'avoir pris le temps de se joindre à nous et pour leur patience.

Monsieur Dias, vous êtes connu comme le champion des travailleurs de l'automobile.

Portons notre attention sur les travailleurs. Quelle est la gravité de la situation?

M. Jerry Dias: Tout d'abord, le nombre de nos membres qui ne travaillent pas est supérieur à celui de nos membres qui travaillent. Actuellement, ce qui nous préoccupe, c'est la situation financière. Une partie de nos membres en congé ne reçoivent rien.

Toutefois, ce qui nous préoccupe le plus, c'est ce qui arrivera après la pandémie. Qu'arrivera-t-il si l'industrie est faible? Qu'arrivera-t-il si nous perdons nos contrôleurs de la circulation aérienne et nos pilotes au profit d'autres pays ou d'autres industries? Comment allons-nous relancer l'économie, qui aura certainement besoin d'un élan?

Notre frustration à tous concerne non seulement la situation actuelle, mais aussi la situation dans laquelle nous nous trouverons demain et l'année prochaine. L'industrie aura besoin d'énormément de temps pour se remettre sur pied.

Nous sommes passés à travers les faillites d'Air Canada et d'autres faillites que l'industrie a vécues dans le passé. Nous ne voulons pas revivre cela, et c'est pour cette raison que la frustration est si grande aujourd'hui. Des 20 pays au monde qui ont une industrie importante, le Canada est celui qui en fait le moins. On pourrait dire la même chose de l'Italie.

• (1620)

Mme Stephanie Kusie: Je m'adresse maintenant à M. Perry. J'ai l'impression de connaître un grand nombre de nos témoins beaucoup trop bien, malheureusement, en raison de ce qu'ils ont vécu jusqu'à maintenant à titre de dirigeants au sein de leurs organisations.

Monsieur Perry, pouvez-vous me dire, s'il vous plaît, quel pourcentage de vos membres sont actuellement en congé à cause de la COVID?

Capt Tim Perry: Des dizaines de milliers de travailleurs de l'aviation sont au chômage, ont été mis en congé ou ont perdu leur emploi. Environ la moitié des 5 600 membres canadiens de l'ALPA sont en congé. À ce chapitre, je tiens absolument à reprendre le sujet abordé plus tôt par M. Dias. Les emplois sont une chose. La situation est précaire et très grave. Or, la sécurité d'emploi se détériore de jour en jour. Si l'industrie demeure sans soutien, ce nombre pourrait augmenter considérablement. De plus, l'industrie sera incapable de soutenir les emplois comme elle l'a fait dans le passé si elle ne reçoit pas d'appui dès maintenant.

Nous avons des solutions très pratiques pour conserver les emplois. En plus d'améliorer les politiques aérienne et frontalière, ainsi que les mesures de dépistage et de quarantaine, il faut soutenir l'industrie d'une manière qui assurera sa survie. Notre industrie n'en est pas une où il est possible d'éteindre les lumières et de simplement les rallumer plus tard.

Mme Stephanie Kusie: Monsieur Perry, ma prochaine question est peut-être la plus importante de la journée. Pouvez-vous expliquer au Comité pourquoi c'est dans l'intérêt public que le gouvernement soutienne l'industrie? Le Comité et, surtout, le gouvernement ne semblent pas accorder d'importance aux 200 000 votes de votre secteur. Comme ils n'y voient pas d'autres avantages, ils vous ont laissé tomber. Pouvez-vous expliquer au Comité, s'il vous plaît, pourquoi c'est dans l'intérêt public que le gouvernement soutienne l'industrie, et pourquoi le gouvernement devrait se préoccuper de votre secteur, surtout puisque des élections seront déclenchées bientôt?

Capt Tim Perry: Le Canada dépend du transport aérien, peut-être dans une plus grande mesure que d'autres pays. C'est dans l'in-

térêt public non seulement que l'industrie survive, mais aussi qu'elle soit positionnée pour prospérer après la pandémie. Il va sans dire qu'il est dans l'intérêt de tous qu'une industrie ayant la capacité d'investir dans son avenir demeure viable sur les plans environnemental, social et financier, et qu'elle puisse ensuite se rétablir. Ces facteurs sont très importants. La relance du Canada dépend au plus haut point de la circulation des personnes, des biens et des services, et le secteur du transport aérien est le mieux placé pour assurer cette circulation.

Voilà les raisons pour lesquelles c'est dans l'intérêt public.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur El-Khoury, la parole est à vous.

[Français]

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

Je souhaite la bienvenue aux témoins.

Comme vous le savez, il est très important de comprendre l'effet de la pandémie de COVID-19 sur le secteur aérien. Cela peut nous aider à trouver la meilleure façon d'appuyer celui-ci.

La pandémie a causé une réduction énorme du nombre de vols internationaux et intérieurs, ainsi qu'une réduction du nombre de passagers. Ce secteur est donc vraiment dans une situation critique.

Ma première question s'adresse à M. Wesley Lesosky.

Pensez-vous que le soutien au secteur aérien devrait être conditionnel au remboursement des clients dont les vols ont été annulés...

• (1625)

[Traduction]

M. Doug Shipley (Barrie—Springwater—Oro-Medonte, PCC): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Nous n'entendons pas l'interprétation.

Le président: Le problème est maintenant réglé. Je remercie l'équipe de l'interprétation.

Reprenez, monsieur El-Khoury.

[Français]

M. Fayçal El-Khoury: D'accord, merci.

Ma première question s'adresse à M. Lesosky.

Pensez-vous que le soutien au secteur aérien devrait être conditionnel au remboursement des clients dont les vols ont été annulés par les compagnies aériennes?

[Traduction]

M. Wesley Lesosky: En ma qualité de président de la division du transport aérien du SCFP, ma préoccupation première et ma priorité sont la sécurité et la subsistance de mes membres, et non les décisions d'affaires des compagnies aériennes. Nos vies, en particulier notre santé et notre situation financière, ont été profondément marquées par la pandémie, et nous refusons catégoriquement de servir de ballon politique dans les négociations entre les compagnies aériennes et le gouvernement fédéral. Le fait est que des centaines, voire des milliers de nos membres n'ont pas les moyens de payer leur loyer en ce moment à cause de l'inaction du gouvernement.

[Français]

M. Fayçal El-Khoury: Certaines compagnies ont profité de l'aide gouvernementale, soit la Subvention salariale d'urgence du Canada, pour réembaucher des employés qui avaient été mis à pied.

Ma prochaine question s'adresse à M. Rauenbusch.

Aimeriez-vous suggérer des modifications réglementaires afin de continuer à protéger les travailleurs en vertu du Code canadien du travail?

[Traduction]

M. Christopher Rauenbusch: Nous nous efforçons d'obtenir des conditions et de nouvelles politiques afin de protéger les intérêts de nos membres en vertu du Code canadien du travail. Franchement, en ce moment, la priorité, c'est de survivre à la crise. Je parle précisément au nom des agents de bord de WestJet, de Swoop et d'Encore, mais d'après ce que j'entends aujourd'hui, les employeurs de l'ensemble du secteur se demandent sincèrement s'ils s'en tireront. Nous nous concentrons sur les changements que nous devons demander pour assurer notre survie.

Une fois la pandémie terminée, nous nous pencherons sur les modifications à apporter au Code canadien du travail.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur El-Khoury, vous avez le temps de poser une dernière question brève.

[Français]

M. Fayçal El-Khoury: Ma question s'adresse à M. Dias.

Je comprends votre point de vue selon lequel seulement de 1 à 2 % des cas de COVID-19 peuvent être liés à des voyages aériens internationaux. Cependant, que diriez-vous à mes concitoyens préoccupés par la possibilité que ces 1 à 2 % de cas puissent être critiques dans la propagation de nouveaux variants du coronavirus?

• (1630)

[Traduction]

M. Jerry Dias: C'est une bonne question. Je ressens la même frustration que vos concitoyens. La préoccupation principale de tous les participants à l'appel d'aujourd'hui, c'est la sécurité. Nous sommes tous de l'avis que la sécurité passe en premier. Il ne faut rien laisser au hasard.

Quelles mesures peuvent être mises en place? D'abord, il y a le dépistage rapide. Ensuite, il faut s'assurer que les gens se mettent en quarantaine. Enfin, le gouvernement doit fournir un soutien financier quelconque à l'industrie pour qu'elle puisse s'en tirer. Notre témoignage porte principalement sur les difficultés économiques que nos membres éprouvent aujourd'hui, mais c'est la situation à long terme qui m'inquiète le plus.

Nous avons tous les mêmes craintes par rapport à la COVID. Personne ne prétend le contraire. Ce que nous disons, c'est qu'il nous faut un plan. Il faut établir un plan une fois pour toutes. La pandémie dure depuis plus de 10 mois, et nous n'avons toujours pas accès au dépistage rapide. Nous n'avons toujours pas accès à une foule d'initiatives, et je peux démontrer que nous sommes à la traîne par rapport à d'autres pays.

Le président: Je vous remercie.

Nous passons maintenant au troisième intervenant de la première ronde. Monsieur Barsalou-Duval, vous disposez de six minutes.

La parole est à vous.

[Français]

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

Je voudrais d'abord remercier les témoins qui sont avec nous aujourd'hui. Ils viennent témoigner d'une situation de crise et je pense qu'ils ont un réel sentiment d'urgence. J'invite mes collègues libéraux à bien écouter leurs inquiétudes et leurs doléances, à prendre en considération l'avenir des gens qui travaillent dans le secteur aérien et qui auront besoin d'un emploi, et à enfin régler la question des prêts ou de l'aide au secteur aérien.

Monsieur Lesosky, vous représentez une partie des agents de bord d'Air Canada. Avez-vous été en mesure de rencontrer le précédent ministre des Transports, M. Garneau, ou le nouveau ministre?

[Traduction]

M. Wesley Lesosky: Nous avons certainement demandé une rencontre avec le ministre, mais cette rencontre n'a pas encore eu lieu.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur Lesosky.

Monsieur Perry, combien de rencontres avez-vous eues avec le ministre des Transports?

[Traduction]

Capt Tim Perry: Nous n'avons pas encore rencontré le nouveau ministre des Transports, mais une première rencontre avec lui est prévue cette semaine. C'est tout.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Qu'en est-il de l'ancien ministre?

[Traduction]

Capt Tim Perry: Je crois que nous l'avons rencontré une fois avec une coalition de dirigeants syndicaux.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur Rauenbusch, de votre côté, combien de rencontres avez-vous réussi à avoir avec l'ancien ou le nouveau ministre des Transports?

[Traduction]

M. Christopher Rauenbusch: Je n'ai jamais rencontré l'ancien ministre. Nous avons tenté de communiquer avec le nouveau ministre des Transports, nous aussi, mais nous n'avons pas reçu de réponse. Aucune rencontre avec le ministre actuel n'est prévue.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Monsieur Wayland, vous devez vous douter de ma question.

[Traduction]

M. Matt Wayland: Nous avons eu des rencontres avec des employés et un secrétaire parlementaire du ministre précédent, mais pas avec le ministre actuel. Nous sommes entrés en contact avec le bureau du nouveau ministre en vue de renouer les liens.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Madame Daviau, je vous pose la même question.

Mme Debi Daviau: C'est exactement la même chose: nous nous sommes joints aux autres syndicats pour parler avec les employés du bureau du ministre.

M. Xavier Barsalou-Duval: Qu'en est-il de votre côté, monsieur Dias?

[Traduction]

M. Jerry Dias: J'ai rencontré le ministre actuel la semaine dernière et j'ai discuté au moins deux ou trois fois avec le ministre précédent, M. Garneau. J'ai aussi parlé à Mme Chrystia Freeland et au bureau du premier ministre. J'ai parlé à tous les bureaucrates d'Ottawa. Je crois qu'il est juste de dire que le gouvernement fédéral connaît notre position et notre niveau de frustration.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur Dias, vous semblez être l'exception à la règle. Vous donnerez vos trucs aux autres intervenants, peut-être réussiront-ils ainsi à avoir plus de rencontres.

Nous souhaitons bon succès au nouveau ministre des Transports. J'espère qu'il vous écouterait de façon proactive et qu'il proposerait aussi des solutions.

Monsieur Wayland...

• (1635)

[Traduction]

M. Jerry Dias: C'est peut-être grâce à mon charisme et à mes beaux yeux, ou peut-être que non.

C'était plutôt simple. Nous avons demandé une rencontre. Son bureau s'est montré très coopératif. Nous avons eu une longue discussion sur les défis auxquels l'industrie fait face. Plus précisément, nous avons parlé en profondeur de l'état affectif de nos membres, de notre frustration, des mesures que le Canada devrait prendre relativement à l'industrie et de nos préoccupations quant à l'avenir. Nous avons discuté longuement, avec Nav Canada, et j'ose espérer que nous avons abordé tous les problèmes.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup, monsieur Dias. Vos commentaires sont précieux.

J'aimerais revenir à Mme Daviau.

Les dirigeants et les employés de Nav Canada ne sont pas dans la même situation que les transporteurs aériens. Il y a une grosse crise dans le secteur aérien, mais on oublie souvent que Nav Canada offre un service essentiel aux transporteurs aériens partout, notamment dans toutes les régions du Québec.

Quelles conséquences la réduction des services et la suppression de postes ont-elles sur nos régions et sur la qualité du service?

[Traduction]

Mme Debi Daviau: Comme vous le savez, nous représentons seulement un certain segment des travailleurs de Nav Canada, mais collectivement, l'effectif de cet organisme sera essentiel à la reprise de l'industrie de l'aviation dans son intégralité.

Quand il est question d'aviation, on ne peut s'intéresser qu'aux transporteurs aériens, même s'il s'agit d'une composante importante.

Les transporteurs ne seront pas capables de voler si les services de Nav Canada ne sont pas en place. Plus précisément, les réductions prévues provoquent déjà la fermeture d'aéroports régionaux ou la dégradation du genre de services offerts. Nombre d'entre vous observeront des réductions dans vos communautés en raison des problèmes découlant de l'incapacité de Nav Canada d'y fournir des services.

Essentiellement, toute l'industrie de l'aviation aura besoin que Nav Canada soit fort et stable, mais il lui est malheureusement impossible de se remettre rapidement des réductions. Comme certains de mes collègues l'ont souligné, la formation nécessaire pour ces postes hautement spécialisés dure jusqu'à deux ans, et c'est le genre de professionnels qui seront convoités par la suite, que ce soit ailleurs au Canada ou à l'étranger. Il sera difficile de les faire revenir. Ce n'est pas une industrie qui peut se rétablir sans Nav Canada, et ce dernier ne peut se rétablir sans sa main-d'œuvre.

Le président: Monsieur Barsalou-Duval, vous pouvez poser une brève question.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Madame Daviau, de votre côté, comment expliquez-vous que le gouvernement refuse d'aider Nav Canada, bien qu'il s'agisse d'un service essentiel, et qu'il accepte des hausses de tarifs aussi importantes pour les transporteurs, en plus d'une réduction considérable du nombre de postes?

[Traduction]

Mme Debi Daviau: Nav Canada est une compagnie qui offre des services payants depuis sa privatisation, et elle utilise les sommes imposées aux transporteurs aériens pour recouvrer son argent. Le nombre de vols ayant chuté, Nav Canada doit réclamer des frais encore plus élevés pour maintenir un certain niveau de service. Voilà pourquoi nous demandons de lui accorder une subvention plutôt qu'un prêt, parce qu'à terme, un prêt ferait augmenter les frais imposés aux transporteurs aériens, et cela n'aidera certainement personne.

Par ailleurs, l'augmentation des frais ne suffit pas à maintenir son effectif. Son déficit s'élève à quelque 750 millions de dollars par année. Pour chaque année de pandémie, le budget de Nav Canada affiche un manque à gagner de cet ordre.

• (1640)

Le président: Je vous remercie.

La dernière intervention du premier tour ira au NPD, et c'est M. Bachrach qui a la parole pour six minutes.

Monsieur Bachrach, je tiens tout d'abord à vous féliciter pour votre nouveau rôle de porte-parole de votre parti en matière de transports. Bienvenue à bord.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Je remercie tous nos témoins, qui ont livré d'excellents témoignages, et j'apprécie vraiment à leur juste valeur les réponses qu'ils ont données aux questions jusqu'à présent.

Je voulais commencer par M. Rauenbusch et M. Lesosky, et parler du programme de subvention salariale. Selon ce que je comprends, un grand nombre de travailleurs que vous représentez ont été complètement mis à pied alors que les compagnies avaient le choix de les mettre en congé et de réclamer la subvention salariale pour leur offrir certains avantages financiers pendant leur congé. La subvention salariale aide-t-elle vos membres? Aide-t-elle les travailleurs de l'industrie ou faudrait-il la structurer autrement pour s'assurer que les employés sont protégés et ont ce dont ils ont besoin en ces temps difficiles?

Nous pouvons peut-être commencer par M. Lesosky.

M. Wesley Lesosky: La subvention salariale fonctionne-t-elle pour les membres au service d'Air Canada et d'Air Canada Rouge? Non, elle ne fonctionne pas.

Environ 72 % de nos membres, soit juste un peu de 7 000 d'entre eux, ont été mis à pied ou le seront dans les prochaines semaines. Aucun d'eux n'a pu participer au programme de Subvention salariale d'urgence du Canada, car la compagnie ne l'utilise pas pour ces membres.

Est-ce que je pense que le gouvernement devrait en faire davantage? Oui, je pense que le programme devrait comprendre une condition stipulant que si le programme est utilisé pour des employés actifs, ceux qui sont inactifs ou mis à pied ou en congé devraient pouvoir y participer.

Le programme vise principalement à maintenir le lien d'emploi pour que les employés puissent être rapidement réintégrés dans leurs fonctions plutôt que de devoir passer par un long processus de rappel. Bien entendu, il est possible de négocier avec le syndicat pour régler la question des avantages sociaux et du régime de retraite, ainsi que d'autres points connexes. Je considère donc certainement qu'il faut en faire plus.

M. Taylor Bachrach: Peut-être poursuivrai-je dans la même veine avec M. Lesosky afin d'aborder la question de la sécurité en milieu de travail.

Je crois comprendre que Transports Canada a réellement travaillé avec les transporteurs aériens pour tenter de tenir compte des préoccupations de leurs employés en matière de sécurité en milieu de travail. Font-ils un travail adéquat à cet égard ou faudrait-il procéder autrement pour mieux prendre en compte les besoins en matière de sécurité en milieu de travail des membres que vous représentez?

M. Wesley Lesosky: Je vous remercie de me poser la question. C'est assurément un point qui me passionne également.

Transports Canada collabore certainement plus avec nous. Nous communiquons chaque semaine par téléphone et nous entretenons le dialogue. Je trouve toutefois qu'avec Transports Canada, particulièrement à titre de président du syndicat des transporteurs aériens, il y a beaucoup de recommandations, mais que rien n'est mis en œuvre.

Je vous donnerai un bon exemple. Il est vivement recommandé à l'industrie de réserver au personnel en poste dans l'avion un bloc sanitaire désinfecté et propre auquel seuls l'équipage et les pilotes ont accès. C'est ce que recommande Transports Canada, mais aucun transporteur aérien du Canada ne la suit encore, car personne ne peut les y contraindre.

C'est un problème de taille. D'excellentes recommandations sont formulées, mais aucune mesure coercitive ne permet de les mettre

en œuvre. Voilà qui cause des problèmes aux comités de santé et de sécurité, car les profits passent avant la sécurité, selon moi.

Si Transports Canada présente cette recommandation, nous devons penser que c'est parce qu'il a un motif pour le faire. Il a examiné des données qui l'ont mené à croire que c'est une pratique sécuritaire. S'il s'agit d'une pratique sécuritaire dans le domaine et que nos avions ne sont remplis qu'à moitié, je ne comprends pas pourquoi nous ne suivons pas cette recommandation et encore moins pourquoi le gouvernement n'impose pas cette mesure.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie beaucoup, monsieur Lesosky.

Monsieur Rauenbusch, vous avez parlé des itinéraires régionaux, une grande source de préoccupation pour les habitants du Nord de la Colombie-Britannique, où le service régulier de transport de passagers a été suspendu sur plusieurs itinéraires.

Vous avez souligné l'importance de la connexion entre ces itinéraires et les circuits internationaux ou à longue distance. À l'heure actuelle, il semble que la santé publique conseille de ne pas prendre de vols internationaux. Pourtant, il existe un besoin immédiat dans les régions comme celle que je représente de maintenir des services de base pour les itinéraires régionaux.

Dans votre esprit, existe-t-il un moyen de structurer l'aide financière fédérale de manière à maintenir un niveau de service de base pour les itinéraires régionaux pour les voyages absolument essentiels?

• (1645)

M. Christopher Rauenbusch: Oui, certainement. Ce que je voulais signifier dans cette partie de mon exposé, c'est que d'ici à ce que la pandémie atteigne dans le monde un niveau auquel les réseaux mondiaux retrouveront une certaine capacité permettant l'exploitation d'itinéraires régionaux au Canada, il faut maintenir ces itinéraires. Je voulais indiquer que, comme le premier ministre l'a fait remarquer à plusieurs reprises, une partie de l'aide offerte au secteur aérien sera destinée aux itinéraires régionaux. Le fait est que nous aurons besoin d'aide financière pour pouvoir traverser la prochaine période d'ici à ce que la pandémie atteigne un point auquel les réseaux mondiaux reviendront à la normale.

C'était mon intention. Je pense donc certainement qu'il faut intervenir et que les itinéraires régionaux sont essentiels au fonctionnement de notre pays.

M. Taylor Bachrach: Je poserai peut-être brièvement une dernière question à M. Wayland à propos des services de NavCan.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur les répercussions potentielles de la perte de ces services sur la sécurité, particulièrement dans les communautés éloignées? Je sais qu'à l'heure actuelle, il y a des préoccupations à Windsor, Whitehorse et Prince George, qui sont des centres vraiment importants. Pouvez-vous traiter des préoccupations relatives à la sécurité que suscite la possibilité que l'on mette fin à ces services?

M. Matt Wayland: Monsieur le président, je renverrai la question à mon collègue, M. Cameron.

M. Paul Cameron (gestionnaire des opérations et secrétaire aux affaires financières, Fraternité internationale des ouvriers en électricité): Au chapitre des services de circulation aérienne, je ne peux pas vraiment formuler d'observation. Tout type de réduction envisagé ralentira manifestement les choses pour les passagers et les personnes aux alentours. Nous nous préoccupons principalement des travailleurs, pas seulement de ceux que le local 2228 représente, mais de tous les employés de Nav Canada. Quand on élimine des postes dans un secteur, nous nous inquiétons non seulement de la sécurité des voyageurs aériens et des autres personnes, mais aussi de celle des employés. Nous parlons ici de gestion de la fatigue.

La compagnie et toutes les autres personnes s'attendent à un certain niveau de service. Nav Canada manquait de personnel avant la pandémie. L'ancien président et chef de la direction a indiqué publiquement, il y a environ un an, qu'on recommençait à engager du personnel pour tenter de pourvoir presque tous les postes. Eh bien, maintenant que l'organisme a procédé à des mises à pied, la situation est encore pire qu'avant. Il était plus qu'heureux de payer des heures supplémentaires aux employés pour maintenir les niveaux de service. C'est probablement ce qui va encore se produire. Presque tous les secteurs de Nav Canada sont sous un régime de gestion de la fatigue, et c'est la sécurité qui écopera.

J'espère avoir répondu à votre question.

Le président: Je vous remercie.

Nous entamerons maintenant le deuxième tour de questions.

Monsieur Strahl, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Je vous remercie, monsieur le président. Je suis enchanté d'être ici au nom de l'opposition officielle en qualité de porte-parole en matière de travail.

Je veux aller droit au but. Il n'est certainement pas normal qu'un groupe de témoins comme celui-ci compare devant le Comité et condamne universellement l'inaction du gouvernement. C'est certainement quelque chose que je n'ai pas vu très souvent au cours des 10 années que j'ai passées ici à titre de député. Ce n'est pas souvent que le responsable de la réglementation est universellement condamné pour son inaction.

Nous vous remercions du travail supplémentaire que vous faites en défendant vos membres tout en accomplissant vos propres fonctions. Je suis certain que c'est une activité très exigeante mentalement, à laquelle s'ajoutent les préoccupations que vous avez au sujet de votre propre sécurité au travail.

Il faut revenir à une normalité aussi normale que possible dans la situation actuelle. Il nous faut donc vacciner la majorité de la population [*Difficulté technique*] ceux qui souhaitent être vaccinés, et nous avons certainement constaté que la campagne de vaccination connaît d'importants ratés. Il me semble que ces problèmes sautent aux yeux: par exemple, nous n'avons reçu aucun vaccin de Pfizer, et voilà que le premier ministre évoque la possibilité d'imposer une quarantaine obligatoire de 14 jours à l'hôtel afin de détourner l'attention de son échec au chapitre des vaccins.

Monsieur Rauenbusch, puis monsieur Lesosky, est-ce que vous ou votre syndicat avez été consultés au sujet d'une possible quarantaine obligatoire de 14 jours à l'hôtel aux frais des voyageurs? Quelles répercussions cette mesure aura-t-elle sur l'industrie, selon vous?

• (1650)

M. Christopher Rauenbusch: Je vous remercie beaucoup de poser cette question. En termes simples, non, nous n'avons aucunement été consultés au sujet d'une potentielle quarantaine.

Pour ce qui est des répercussions, quand l'annonce a été faite, juste avant la nouvelle année, d'imposer un test obligatoire aux passagers qui arrivent au Canada, mon syndicat était d'avis que cette mesure réduirait encore davantage la demande et la capacité des transporteurs aériens de continuer d'avoir des revenus. Si la quarantaine est imposée — une mesure pour laquelle, ici encore, nous n'avons pas été consultés —, je prévois que nous serons presque incapables de générer le moindre revenu.

Pour notre industrie, cette crise a débuté par un problème de liquidité chez les transporteurs aériens. Pour dire les choses simplement, si cette mesure est instaurée et que la demande se réduit à presque rien... Je suis convaincu que la santé des Canadiens est importante, mais il faut aider l'industrie à traverser la prochaine période si cette annonce est faite. Si WestJet, par exemple, n'a pas la liquidité pour survivre, personne ne retrouvera son emploi une fois la pandémie terminée. Voilà pourquoi nous insistons tant pour dire que nous avons besoin d'aide pour pouvoir retrouver des emplois et un employeur. Je ne saurais exagérer la gravité de ce qui se passera en l'absence de mesures d'aide ou d'un soutien quelconque.

M. Mark Strahl: Je demanderai peut-être à M. Lesosky de répondre à la prochaine question. Vous avez parlé de la Subvention salariale d'urgence du Canada et expliqué qu'elle n'aidait certainement pas les personnes qui ont été mises à pied et qui ne la reçoivent pas. Je me demande si vous ou votre syndicat avez quelque chose à dire sur le fait que des transporteurs aériens étrangers se prévalent de cette subvention alors qu'il ne s'agit pas de compagnies canadiennes.

M. Wesley Lesosky: J'ai eu vent de cette affaire, mais ici encore, je ne peux que revenir à ce que j'ai dit initialement. Sans un fondement pour expliquer comment le programme est censé fonctionner, tous ceux qui considèrent avoir droit à la subvention ou qui peuvent s'en prévaloir en profiteront, bien entendu.

Je pense que c'est le fondement de base derrière un programme comme celui-là. Il faut imposer des conditions et avoir quelque chose pour préciser les attentes envers les employeurs, mais surtout pour que tous ceux qui devraient recevoir la subvention, particulièrement les entreprises canadiennes qui mettent à pied des milliers et des milliers de travailleurs, puissent l'utiliser pour aider ces derniers.

M. Mark Strahl: Monsieur Dias, vous avez manifestement une relation de travail très productive et positive avec le gouvernement, comme l'illustre le fait que vous avez tenu plusieurs rencontres avec les ministres des Transports alors que les autres témoins ont été incapables d'en obtenir une.

En octobre, Unifor a vivement recommandé d'effectuer des tests rapides, puisqu'ils pourraient sauver l'industrie aérienne et vos travailleurs. Pourquoi le gouvernement a-t-il fait fi de cette demande, selon vous? Pourquoi n'a-t-il rien fait pour augmenter le nombre de tests rapides dans le secteur du transport aérien au cours des derniers mois?

M. Jerry Dias: Eh bien, il ne fait aucun doute que c'est une cible mouvante depuis octobre, mais cela ne justifie en rien le fait qu'on n'a pas pris quelques mesures de base alors que l'industrie souhaite renouer avec une certaine normalité, et nous n'en sommes manifestement pas là actuellement.

Nous avons proposé au gouvernement un éventail de mesures qui n'ont pas encore été prises. À l'heure actuelle, nous parlons de Nav Canada et de l'augmentation des frais d'atterrissage et de stationnement qu'il impose aux transporteurs aériens. Selon nous, Nav Canada a besoin d'argent, mais c'est le gouvernement qui devrait s'occuper de la question, car les transporteurs aériens n'ont pas les moyens de payer des frais supplémentaires. En outre, c'est également le gouvernement qui devrait lever la taxe sur le carburant actuellement.

Il faudrait prendre certaines mesures pour les compagnies canadiennes. Je n'accorderais pas de subvention pour les frais de carburant ou d'exemption des frais d'atterrissage aux transporteurs internationaux, car en règle générale, leur gouvernement leur a déjà versé des milliards de dollars.

Nous avons également fait remarquer au gouvernement que la plupart des transporteurs aériens ne réclament pas de l'argent gratuit. Ils demandent qu'on leur donne... Nous avons évoqué la somme de 7 milliards de dollars pour l'ensemble de l'industrie sous la forme d'un prêt à 1 % sur 10 ans. Le prêt, la taxe sur le carburant et les frais d'atterrissage aident Nav Canada et l'industrie, mais jusqu'à présent, nos appels restent sans réponse.

• (1655)

M. Mark Strahl: Ma prochaine question s'adresse à vous, monsieur Perry. Je voulais vous donner l'occasion d'en dire plus à ce sujet. Ici encore, on agit au hasard. Le gouvernement a annoncé que les gens doivent subir un test à l'étranger, alors qu'un grand nombre d'entre eux avaient déjà voyagé. Nous avons aussi entendu dire que 50 000 réservations avaient été annulées presque immédiatement.

La même chose se passe maintenant, alors que les premiers ministres et le premier ministre jonglent ouvertement avec l'idée de resserrer considérablement les règles de quarantaine pour les voyageurs. Quelle répercussion pareille mesure aurait-elle sur l'association des pilotes et vos membres?

Capt Tim Perry: Je pense qu'il est difficile d'exagérer les conséquences. Le secteur survit à peine, et cela l'empêcherait de prendre le moindre élan possible.

Ce genre de mesures seraient contraires aux pratiques recommandées par des organisations mondiales, comme nous l'avons mentionné à maintes reprises dans nos mémoires au gouvernement. Il y a une meilleure façon de procéder grâce au dépistage et à nos mesures de quarantaine qui assurent la sécurité des Canadiens, et qui permettraient à notre secteur de prendre son élan.

Je pourrais poursuivre, mais ce que je veux dire, c'est que cela serait dévastateur.

Le président: Merci.

Monsieur Bittle, vous avez la parole, pour cinq minutes.

M. Chris Bittle: Merci beaucoup, monsieur le président, et je tiens à remercier les témoins de défendre les intérêts de tous leurs membres.

À l'instar du président, je représente une région touristique, et tout ce qui touche le tourisme, particulièrement les compagnies aé-

riennes, est durement éprouvé par la situation, car nous disons somme toute aux Canadiens de rester à la maison. C'est parce que nous voulons limiter la propagation et que c'est l'approche la moins risquée. Chaque fois que nous sortons de chez nous, le niveau de risque augmente.

Nous avons entendu le Conseil national des lignes aériennes, qui exerce des pressions au nom des grands transporteurs aériens. Ce qu'il nous a dit m'a un peu préoccupé lorsque nous lui avons parlé de remboursements, de dessertes régionales, du maintien de contrats aérospatiaux, de la rémunération des cadres, de l'ouverture de leurs livres de comptabilité et de la réembauche d'employés en tant que conditions. Le Conseil a vraiment patiné à ce sujet. Je comprends ce que M. Lesosky a dit, à savoir que c'est entre nous et les transporteurs, mais je pense qu'il est important de dire que toutes les personnes présentes dans la salle et qui prennent part à cet appel veulent que les transporteurs aériens soient dédommagés et un secteur prospère, mais il y a des étapes à suivre.

J'ai une question pour certains des témoins. Nous avons déjà entendu parler de dépistage rapide et de la question de [*Difficultés techniques*], et nous avons entendu dire que le taux d'erreur peut atteindre 30 %.

Est-ce un moyen efficace de redémarrer le secteur du transport aérien, compte tenu de cette marge d'erreur? Je crois que c'est M. Rauenbusch, M. Lesosky et M. Dias qui en ont parlé.

Je vais poser la question à M. Rauenbusch.

M. Christopher Rauenbusch: Pour que ce soit clair, parlez-vous précisément du dépistage rapide ou d'autres types de dépistage?

M. Chris Bittle: Je parle du dépistage rapide.

M. Christopher Rauenbusch: Notre syndicat représente 4 100 agents de bord, et nous estimons que le dépistage rapide est encore risqué. Ce sera utile à court terme, mais nous croyons, pour être franc, que le gouvernement doit créer à l'intention des transporteurs aériens un cadre de calibre mondial en matière de dépistage et de procédures d'arrivée. Ce cadre ne doit pas être un méli-mélo de différentes choses. Il faut que ce soit une politique intégrée aux mesures de santé publique et qui doit s'inscrire directement dans la réflexion à long terme pour aider le secteur à survivre.

Le recours au dépistage rapide à court terme serait absolument mieux que ce que nous avons aujourd'hui, mais je pense qu'il faut aller plus loin au moyen d'un cadre national pour les arrivées qui comprend des tests par PCR ou autre chose.

M. Chris Bittle: Je pose la même question à M. Lesosky et à M. Dias.

M. Wesley Lesosky: J'abonde exactement dans le même sens que M. Rauenbusch. Pour brosser un tableau, comme le test est fait dans les 72 heures avant le départ, nous avons eu, en date d'hier, 134 vols qui sont arrivés au Canada en ayant à bord des passagers déclarés positifs à la COVID depuis le 9 janvier. C'est préoccupant.

Le dépistage rapide permettrait de réduire la fenêtre de 72 heures afin que le test soit fait moins de temps avant l'embarquement. Si c'était fait au départ, ce que je recommande et préconise fortement, peu importe comment, par l'entremise du syndicat — la Composante d'Air Canada et la division des lignes aériennes —, l'environnement à bord serait plus sécuritaire. Le dépistage rapide comporte peut-être des lacunes, comme les autres types de tests, mais c'est au moins fait plus près du départ, et je pense que les résultats seraient beaucoup mieux puisque c'est fait dans le cadre d'un scénario en temps réel plutôt que 72 heures avant.

• (1700)

M. Jerry Dias: Comme l'ont dit les intervenants précédents, ce n'est qu'un outil parmi tant d'autres. Il ne fait aucun doute que nous devons en arriver au point où un dépistage rapide est fait au départ et à l'arrivée. Nous devons veiller à ce qu'il y ait assez de temps pour obtenir des résultats convenables. Est-ce parfait? Non. C'est évidemment pour cette raison qu'il y aurait encore une certaine quarantaine pour les gens qui arrivent au Canada.

Ce n'est qu'une partie de la stratégie globale, pas l'ensemble de la stratégie.

M. Chris Bittle: Merci beaucoup.

À propos du modèle canadien — je ne veux pas l'appeler ainsi, car il ne vient pas de nous... Vingt autres pays l'ont adopté, et je crois que les États-Unis s'apprentent à en faire autant. L'infrastructure nécessaire au dépistage rapide existe-t-elle? Je n'ai pas de chiffres à jour et je vous crois sur parole. Nous avons entendu les représentants de Transports Canada — ou du moins, je les ai entendus — dire que les chiffres sont nettement inférieurs. Je sais que les aéroports sont vastes et que nos frontières terrestres... Avons-nous la capacité nécessaire pour faire ces tests rapides? À quel moment cessent-ils d'être efficaces? Ces discussions ont-elles eu lieu?

Le président: Merci, monsieur Bittle.

À qui posez-vous la question? Nous n'avons le temps que pour une seule réponse.

M. Chris Bittle: Je vais la poser à M. Dias.

M. Jerry Dias: Je suis désolé.

Je n'ai pas compris la question. La communication était entrecoupée.

M. Chris Bittle: Désolé.

En gros, nos aéroports et nos postes frontaliers terrestres possèdent-ils l'infrastructure requise pour faire le nombre nécessaire de tests rapides?

M. Jerry Dias: Oui, tout à fait. Nous avons déjà des structures de base. Je ne pense pas qu'il serait si difficile de faire ces tests. Il faudra une volonté politique.

Permettez-moi de parler d'une autre question que vous avez soulevée, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Quand je parle aux gens, ils semblent préoccupés par la rémunération des cadres et toute la question des gains des actionnaires: le montant d'argent, par exemple, qu'Air Canada possédait avant la pandémie. Ce n'est pas une raison pour ne rien faire. Ce qui importe, ce n'est pas les salaires des cadres, même s'ils sont exorbitants. Ce n'est pas plus les gains des actionnaires. Il s'agit plutôt des dizaines de milliers de personnes sans emploi et de l'avenir de l'industrie.

C'est là-dessus que nous devons commencer à mettre l'accent, car nous ne pourrions pas rebâtir en mieux sans industrie aérienne forte.

Le président: Merci.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

[Français]

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

M. Dias a bien mis la table pour ce que je souhaite exprimer dans ma prochaine question.

Je dois admettre d'emblée que je suis déçu de ne pas voir mes collègues du gouvernement se repentir de l'inaction actuelle du gouvernement quant à l'aide au secteur aérien.

Il y a un processus de négociation entre les entreprises aériennes et le gouvernement. C'est très bien, mais cela ne devrait pas excuser l'inaction. On évoque des questions comme le remboursement des billets, les primes, les restrictions relatives aux dividendes et le salaire des patrons. Or, c'est le gouvernement qui est le maître du jeu. C'est lui qui peut décider de l'aide à offrir et imposer ses conditions. Que le patron d'une compagnie ne soit pas d'accord parce qu'il n'aura pas sa prime cette année, cela n'empêche pas le gouvernement d'agir.

Que pensez-vous de cela, monsieur Lesosky?

• (1705)

[Traduction]

M. Jerry Dias: J'en ai parlé. Je sais qu'Air Canada vient tout juste d'emprunter 6 milliards de dollars à des taux d'intérêt très élevés. Ce n'est pas le bon plan stratégique à long terme.

Il faudra revenir à toute la question des salaires et des primes des cadres un autre jour, car je pourrais y consacrer les deux heures, mais il ne faut pas se perdre dans les détails. Il est question de préserver le secteur. Il faut que les gens aient de l'argent pour payer leur loyer et se nourrir.

C'est le véritable enjeu. Nous pouvons toujours nous étendre à n'en plus finir et dire que nous ne pouvons pas faire une chose pour telle ou telle raison, mais il ne faut pas perdre de vue la situation d'ensemble. Nous n'aurons jamais de reprise économique après la COVID sans industrie aérienne forte, point final.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie de votre réponse, monsieur Dias.

J'aimerais entendre M. Lesosky à ce sujet.

Selon vous, est-ce que quelque chose empêche le gouvernement d'assortir son aide de conditions?

[Traduction]

M. Wesley Lesosky: Non. Je ne vois pas ce qui empêcherait le gouvernement d'imposer des conditions.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: C'est donc dire qu'on tourne en rond. Le gouvernement aurait pu prendre une décision il y a près d'un an. Au mois de mars, M. Trudeau disait qu'il parlait avec les entreprises aériennes. Au mois de novembre, M. Garneau disait qu'une aide était imminente. C'était à l'approche de la mise à jour économique. Nous sommes maintenant presque rendus au mois de février. Ce que tous les témoins réclament ici, c'est une action rapide et immédiate. Ce n'est plus le temps de niaiser.

Je n'ai plus de questions à poser là-dessus, monsieur le président. De toute façon, mon temps de parole s'achève.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole.

M. Taylor Bachrach: Ma première question est pour M. Dias.

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt vos observations sur d'éventuelles conditions et certaines préoccupations de la population canadienne sur la structure des programmes de soutien financier. Beaucoup de Canadiens étaient très consternés de voir de grandes sociétés prendre la subvention salariale et verser ensuite des dividendes à leurs actionnaires.

Je comprends lorsque vous dites que nous ne devons pas nous perdre dans les détails, mais ne pensez-vous pas qu'il existe un moyen de structurer un programme d'aide financière de manière à assurer la protection des travailleurs et à éviter ce genre de mauvaise utilisation de fonds publics? Le cas échéant, à quoi ressembleraient selon vous ces restrictions ou ces conditions?

M. Jerry Dias: Tout d'abord, il ne fait aucun doute que cet argent ne doit aucunement servir à accroître la rémunération des PDG. Je crois que ce serait une insulte pour les Canadiens. Il n'est pas question des gains des actionnaires. L'argent devrait précisément aider l'industrie à mettre les gens au travail. L'un des problèmes que présentait le programme de subvention salariale, c'est qu'il disait à l'employeur de payer l'ensemble des charges sociales, des avantages sociaux et tout le reste. Dans certaines circonstances, il ne pouvait tout simplement pas se le permettre. Nous devons veiller à ce que le programme soit structuré de manière à ce que les patrons n'obtiennent absolument rien.

En passant, je sais que nous évitons le sujet, mais le gouvernement fédéral ne donnera pas un sou à un transporteur aérien qui n'est pas disposé à payer des citoyens qui veulent récupérer leur argent. Je comprends également que nous devons satisfaire le client. Rien n'empêche le gouvernement de mettre en place un programme pour offrir un montant donné aux transporteurs à condition qu'ils remboursent leurs clients. Le gouvernement peut corriger la subvention salariale pour qu'un plus grand nombre de personnes puissent reprendre le travail. Il faut que tout repose sur le retour au travail des gens et la protection du secteur, pas sur ceux qui en profitent.

M. Taylor Bachrach: Monsieur Cameron, le député de Windsor-Ouest, M. Brian Masse, a actuellement un projet de loi d'initiative parlementaire qui autoriserait le ministre à empêcher Nav Canada d'envisager une réduction des services dans certains aéroports. Ce projet de loi d'initiative parlementaire aiderait-il à prévenir le genre de situation que nous voyons actuellement?

M. Paul Cameron: À défaut de le voir, tout ce que je peux dire, c'est que ce serait utile dans une petite mesure. À ma connaissance,

la loi sur la commercialisation force Nav Canada à maintenir un certain niveau de service, mais l'organisme peut néanmoins faire des compressions. Il doit juste dire aux gens où et quand, et leur donner un certain temps.

Si cela permettait de ralentir les choses, j'aimerais que cela se fasse, car plus nous avons de services aux aéroports, plus il sera facile de les maintenir sans avoir à les rétablir. Il est très difficile de rétablir des services interrompus.

● (1710)

Le président: Merci.

Nous allons passer à M. Kram du Parti conservateur.

Vous avez cinq minutes à votre disposition.

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

J'aimerais remercier tous les témoins de s'être joints à nous aujourd'hui et de nous faire part de leurs points de vue dans le cadre de cette étude très importante.

Dans vos déclarations liminaires, monsieur Wayland et madame Daviau, j'ai trouvé particulièrement intéressante la subvention de 750 millions de dollars que vous demandez pour Nav Canada, sous réserve d'un moratoire sur les mises à pied. Comme vous le savez sûrement, Nav Canada envisage actuellement la fermeture de plusieurs tours de contrôle de la circulation aérienne d'un bout à l'autre du Canada. Cela signifie-t-il que vos syndicats sont également favorables à un moratoire sur la fermeture de tours de contrôle?

M. Matt Wayland: Oui. Aussi bien des témoins que des membres du Comité nous l'ont fait valoir: les réductions dans les services ne touchent pas seulement les compagnies aériennes, mais influent également sur la sécurité alimentaire et la possibilité de transport de matériaux et de marchandises via les petits aéroports. Il est bien certain que nous souhaitons un moratoire sur de telles réductions de même que sur les mises à pied. Je crois que c'est mon collègue, M. Cameron, qui a indiqué que les compressions de personnel ont aussi pour effet d'accroître la fatigue chez les employés qui demeurent au travail.

Mme Debi Daviau: Comme vous avez pu le constater à l'écoute de mes observations préliminaires et de celles de M. Wayland, nous avons comparé nos notes à ce sujet et travaillé ensemble dans ce dossier. C'est une façon de faire qui s'impose étant donné que les différents groupes que nous représentons ne peuvent pas travailler en vase clos. Les travailleurs, en particulier à Nav Canada, se fient grandement à l'expertise de leurs collègues. Une réduction touchant par exemple le groupe que je représente pourrait sans doute mettre en péril la sécurité des membres d'autres groupes ainsi que de la population canadienne. Il est vraiment important de reconnaître qu'il n'est pas question ici uniquement de l'avenir des compagnies aériennes. Comme je l'indiquais, c'est toute l'industrie de l'aviation qui est touchée. Lorsque vous licenciez des travailleurs, vous n'avez d'autre choix que de réduire le nombre de points de service ou tout au moins le niveau de service offert. Il y a nécessairement des répercussions sur la sécurité des Canadiens, et il va de soi que des mesures correctives s'imposent.

Nous sommes tout à fait favorables à un moratoire sur toute mise à pied à venir. Nous croyons que les fonds que nous demandons nous permettront de financer notre masse salariale actuelle de telle sorte qu'aucune coupure supplémentaire ne sera nécessaire. Comme on vous l'a indiqué, Nav Canada devait composer avec un personnel insuffisant même avant la pandémie. Il est vrai que la circulation aérienne diminue, mais un bon nombre de ces services ne voient pas leur charge de travail baisser pour autant. Il en ressort que les employés qui demeurent au travail doivent mettre les bouchées doubles. Il s'ensuit encore une fois des préoccupations pour la sécurité des Canadiens.

M. Michael Kram: Je crois que M. Wayland et Mme Daviau nous ont indiqué avoir été incapables d'obtenir une rencontre avec le ministre alors en poste pour lui présenter ce plan, mais avoir eu l'occasion de rencontrer le personnel parlementaire du ministre.

Pouvez-vous nous dire ce que vous ont répondu ces gens-là lorsque vous leur avez présenté votre plan prévoyant une subvention pour Nav Canada?

Mme Debi Daviau: Ils nous ont remerciés en indiquant qu'ils allaient transmettre l'information au ministre.

On ne nous a malheureusement pas exprimé d'emblée un soutien senti à l'égard de ce plan ni même une compréhension de l'urgence de mettre un tel plan en oeuvre. Ces réductions se poursuivent au moment où on se parle, et ce, dans l'ensemble de l'industrie. Le temps ne joue donc pas en notre faveur. Dans bien des secteurs, il est tout simplement impossible d'appuyer sur l'interrupteur pour repartir la machine une fois que l'on a procédé ainsi à des réductions importantes dans toute l'industrie.

Le président: Monsieur Wayland, vous aviez quelque chose à ajouter à ce propos?

• (1715)

M. Matt Wayland: Oui.

C'est bel et bien ce qui se produit actuellement. Nous avons eu des rencontres avec le personnel du ministre. J'en ai eu moi-même à quelques reprises. J'ai aussi pu transmettre l'information dans le système pour qu'elle se rende jusqu'au Cabinet du premier ministre. Nous avons bel et bien eu certaines discussions à ce sujet, mais nous n'avons toujours pas franchi l'étape des simples échanges.

Le président: Merci.

Monsieur Rogers, à vous la parole.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous nos témoins pour les exposés qu'ils nous ont présentés et les réponses qu'ils donnent à toutes les questions des membres du Comité.

Le Canada atlantique connaît bien sûr des difficultés importantes, comme c'est le cas pour le Canada rural. C'est au chapitre des voyages que ces difficultés semblent se faire le plus ressentir. Il y a des problèmes majeurs qui découlent de l'interruption des liaisons avec des endroits comme Gander et Deer Lake au Labrador, certaines régions de Terre-Neuve-et-Labrador et d'autres parties du Canada atlantique.

La situation semble être exacerbée par le phénomène de la bulle de l'Atlantique qui a très bien réussi à protéger les résidents de ces provinces. Nous avons ainsi pu vraiment maîtriser la propagation du virus et sauver des vies dans le Canada atlantique. Beaucoup

s'entendent pour dire que nous y sommes admirablement bien parvenus.

Malheureusement, cette bulle crée aussi en quelque sorte une impasse pour ce qui est des déplacements et de la situation des compagnies aériennes et des aéroports. Il s'ensuit des difficultés considérables pour des gens comme les travailleurs en rotation, par exemple, qui doivent se rendre à leur poste dans d'autres régions du Canada et revenir au Canada atlantique. Les choses deviennent encore plus complexes pour ces gens-là. Nous avons obtenu d'excellents résultats pour ce qui est de protéger la santé des citoyens, mais c'est bien évidemment l'industrie aérienne qui en paie le prix.

Dans notre Énoncé économique de l'automne, nous avons annoncé un financement de plus d'un milliard de dollars à l'appui des aéroports de petite et moyenne taille. Je sais que les négociations se poursuivent avec le secteur des aéroports et des compagnies aériennes, et nous avons aussi hâte que vous de voir des mesures mises en place pour sauver cette industrie.

Je suppose, tout dépendant des exigences... Monsieur Dias, vous avez parlé de l'indemnisation des Canadiens. Croyez-vous que le soutien au secteur aérien devrait être conditionnel au rétablissement du service sur les itinéraires régionaux par les compagnies aériennes?

J'aimerais entendre M. Perry, puis M. Dias, à ce sujet.

Capt Tim Perry: Je considère qu'il est très avantageux et absolument nécessaire d'offrir des liaisons aériennes dans les différentes régions du pays. Tout le monde en ressort gagnant. Quant à savoir comment ce soutien est structuré, il va de soi que le gouvernement a eu des échanges avec les compagnies aériennes. On obtiendrait selon moi de meilleurs résultats si les organisations syndicales avaient aussi leur mot à dire.

Vous avez parlé des gens qui voyagent au pays et à l'étranger pour les besoins de leur travail. Je pense que cela montre bien à quel point les liaisons aériennes entre les régions du pays sont importantes. J'estime que cela devrait être pris en compte dans le débat et que nous devrions avoir voix au chapitre.

M. Jerry Dias: Je crois que ce serait un véritable suicide politique pour les libéraux de donner de l'argent à Air Canada et aux autres compagnies aériennes qui en doivent encore à leurs clients. Il ne fait aucun doute à mes yeux que cela doit être intégré à l'entente, car les clients d'Air Canada ne vont pas manquer de pousser les hauts cris, et ce, à juste titre, si l'entreprise reçoit des milliards de dollars et ne les rembourse pas. Je pense que c'est un élément incontournable.

Par ailleurs, on ne peut pas jouer sur deux tableaux à la fois. On ne peut pas affirmer que la situation est attribuable aux décisions prises par les provinces, comme la création de la bulle de l'Atlantique ou toutes les règles et restrictions imposées par les gouvernements pour la santé et la sécurité, qui sont toutes pleinement justifiées... Je ne suis pas en train de remettre en question les décisions prises, mais nous nous retrouvons dans une situation où la réglementation appliquée et les règles mises en place par les gouvernements anéantissent pour ainsi dire l'industrie, et on ne peut pas simplement dire à celle-ci qu'elle doit se débrouiller par elle-même. Il ne faut pas jouer sur les deux tableaux.

Nous comprenons les préoccupations en matière de sécurité. Il n'y a personne ici qui prétende le contraire, mais nous disons seulement que si le gouvernement met en place des restrictions qui vont causer la ruine de notre industrie, nous serions, ma foi, portés à croire qu'il va nous tendre la main pour nous dire que nous allons traverser cette crise tous ensemble. C'est exactement comme pour la pandémie. Nous sommes tous dans le même bateau, peu importe notre secteur et les bénéfices que nous réalisons, et la seule façon de nous en tirer est de travailler tous ensemble. Il faudra donc que nous puissions également compter sur une économie forte.

• (1720)

Le président: Merci.

Nous passons maintenant au troisième tour de questions en commençant par des interventions en cinq minutes.

Monsieur Shipley, vous avez la parole au nom du Parti conservateur.

M. Doug Shipley: Merci, monsieur le président.

Je veux d'abord et avant tout remercier tous nos témoins de leur participation à la séance d'aujourd'hui. J'ai bien écouté ce que vous aviez à nous dire, et j'ai pris différentes notes.

Nous nous retrouvons tous dans une situation très difficile. C'est assurément le cas de nos transporteurs aériens. Comme je l'ai déjà indiqué à maintes reprises, ma circonscription de Barrie—Springwater—Oro-Medonte est parfois désignée comme étant le « Terminal 4 » étant donné le grand nombre d'employés de l'aéroport Pearson qui y résident et font le trajet quotidien via l'autoroute 400. On m'en parle tous les jours.

Nous avons entendu aujourd'hui certains commentaires plutôt troublants. Je vais vous en rappeler quelques-uns.

Monsieur Lesosky, vous avez dit que le gouvernement doit travailler avec vous, pas contre vous.

Monsieur Perry, vous avez parlé de consultations insuffisantes du gouvernement concernant la sécurité.

Monsieur Rauenbusch, vous avez accusé le gouvernement d'avoir aggravé la crise actuelle.

Il va de soi que la pandémie n'a pas besoin d'être ainsi aggravée. Je vais peut-être commencer par M. Lesosky. Pourriez-vous nous expliquer dans un premier temps ce que vous vouliez dire exactement en indiquant que le gouvernement doit travailler avec vous, pas contre vous.

M. Wesley Lesosky: Je crois que cela peut se manifester d'une foule de manières. Je disais surtout cela en pensant au refus de travailler et au gouvernement qui manque d'écoute dans ce contexte. J'ai aussi rappelé le problème des files d'attente, et la nécessité que nos membres soient protégés en pareil cas. Il y a aussi bien sûr l'aide qui doit être offerte au secteur de l'aviation dans son ensemble de telle sorte qu'il puisse survivre de façon durable et que nos travailleurs aient des emplois qui les attendent. J'ai sans doute frappé plusieurs fois sur le même clou, mais reste quand même que ce sont les trois principaux éléments sur lesquels je voulais insister.

M. Doug Shipley: Monsieur Perry, pourriez-vous nous en dire plus long quant à votre commentaire concernant les consultations insuffisantes de la part du gouvernement en matière de sécurité?

Capt Tim Perry: Je crois que les consultations sont problématiques pour nous depuis le tout début. Toutes ces politiques et ces

directives de voyage qui ont été annoncées pendant qu'aucun financement ne nous était offert ont eu pour nous des répercussions considérables.

Pour tous les secteurs où la sécurité est primordiale — et celui de l'aviation est au premier rang à ce chapitre — et où la formation et l'efficacité sont menacées, il convient vraiment de consulter les véritables experts, un titre que nous partageons avec les employés et les pilotes de Nav Canada. C'est actuellement une préoccupation pour à peu près tous les travailleurs du secteur de l'aviation, ce qui fait que la consultation revêt une importance capitale lorsque la sécurité est en jeu. Pour dire les choses bien franchement, c'est nous qui possédons cette expertise, et je parle ici au nom de tous les travailleurs représentés aujourd'hui.

M. Doug Shipley: J'en arrive à ma dernière citation. M. Rauenbusch a indiqué que le gouvernement a aggravé la crise actuelle.

Pouvez-vous nous en dire plus long à ce sujet, monsieur Rauenbusch?

M. Christopher Rauenbusch: Je parlais simplement du temps que l'on met pour passer à l'action. Je sais qu'on y a fait référence lors de questions précédentes. Il y a près de 11 mois qui se sont écoulés depuis le début de la pandémie au Canada, et les compagnies aériennes ne vont pas pouvoir survivre éternellement. C'est ce que j'essayais de faire valoir.

Déjà 11 mois en pandémie et voilà que l'on nous convoque finalement pour discuter de ces enjeux. Je veux juste rappeler une chose. Je suis persuadé que tous les témoins qui comparaissent devant vous aujourd'hui ont passé beaucoup de temps à tenter de communiquer avec des responsables gouvernementaux pour les sensibiliser à la gravité de la situation. Il est donc extrêmement frustrant que les choses aient pu traîner pendant aussi longtemps et, disons-le franchement, la situation est très alarmante pour nos membres qui se demandent si l'industrie sera encore là lorsque les choses se rétabliront. C'est ce que je voulais dire essentiellement.

M. Doug Shipley: Merci.

Je ne sais pas exactement à qui je devrais adresser ma dernière question. Peut-être à l'un de ces trois messieurs qui passent davantage de temps dans les aéroports.

J'ai reçu un appel juste avant notre réunion, ce qui fait que je n'ai pas eu beaucoup de temps pour faire mes propres recherches à ce sujet. J'ai parlé à un membre d'une association représentant des travailleurs de l'aéroport Pearson qui m'a appris que l'on y tient un registre de la COVID. Il m'a indiqué que les employés affectés au contrôle de sécurité des passagers figurent parmi les plus fréquemment touchés par la COVID selon ce registre. Il y avait un pourcentage de cas assez élevé pour eux à l'aéroport.

C'est un résultat qui doit être plutôt inquiétant pour vous qui devez travailler dans les aéroports à proximité de ces points... Il y a bien les tests de dépistage rapide, mais cela ne vous donne pas grand-chose si vous attrapez le virus en côtoyant un employé qui s'occupe du contrôle de sécurité à l'aéroport.

Est-ce que quelqu'un peut me dire s'il a entendu parler de ce registre de la COVID à l'aéroport Pearson et des résultats qu'on y consigne, notamment pour ce qui est des employés affectés au contrôle de sécurité des passagers? Est-ce que quelqu'un est au courant?

• (1725)

Capt Tim Perry: Je ne connais pas l'existence d'un tel registre, mais je peux vous dire que nous avons formulé de nombreuses recommandations quant au traitement des passagers dans les aéroports et quant à la manière d'optimiser ces processus. Les organisations comme l'OACI et l'IATA ont diffusé à ce sujet des indications très pertinentes que nous avons transmises en grande partie au gouvernement.

Le président: Merci, monsieur Perry.

Monsieur Sidhu, vous avez cinq minutes.

M. Maninder Sidhu: Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins qui sont des nôtres aujourd'hui.

J'ai parlé à bon nombre des résidents de ma circonscription qui ont pu bénéficier de la subvention salariale par l'entremise de leur employeur ou qui ont eu accès à l'assurance-emploi grâce au régime simplifié. Bon nombre d'entre eux étaient directement ou indirectement à l'emploi du secteur du transport.

J'ai aussi eu la chance de discuter avec des amis à l'étranger qui m'ont indiqué que leur pays n'offrirait pas de mesures de soutien comme la Prestation canadienne d'urgence, l'assurance-emploi ou la subvention salariale. Comme vous le savez, il s'agit là de programmes extrêmement importants dont ont pu bénéficier de très nombreux Canadiens, des millions de travailleurs en fait, partout au pays pour traverser cette période vraiment difficile.

Monsieur Dias, ma question s'adresse à vous. Appuyez-vous les mesures universelles prises par le gouvernement du Canada pour aider les Canadiens pendant cette pandémie, des mesures comme la Prestation canadienne de la relance économique et la simplification du régime d'assurance-emploi?

M. Jerry Dias: Cela ne fait aucun doute. Au départ, tout le monde faisait des pieds et des mains pour mettre de l'argent dans les poches des gens. Bon nombre des initiatives ont donc été bien sûr bénéfiques.

Il s'agit maintenant plutôt de savoir comment nous pourrions le faire plus efficacement. Quelles leçons avons-nous tirées de cette expérience? Vous avez parlé de l'assurance-emploi. Nous savons en fait que le régime d'assurance-emploi est déficient au Canada. Lorsque la pandémie a frappé, nous avons été pris totalement au dépourvu.

Il n'est pas question à ce moment-ci de simplement revenir aux anciennes façons de faire les choses. Qu'avons-nous appris? Nous avons appris que les travailleurs doivent tout au moins avoir droit à une aide minimale dans le cadre de l'assurance-emploi. Il faut que plus de gens puissent y être admissibles. Vous comprendrez que les initiatives mises en place par le gouvernement dans le contexte de la pandémie ont permis à un plus grand nombre de Canadiens d'établir leur admissibilité. Nous savons en effet que seulement 38 % des Canadiens sont admissibles à l'assurance-emploi en temps normal.

Nous savons aussi que notre filet de sécurité sociale est en piteux état et qu'il est grand temps d'en colmater les brèches. Est-ce que j'ai été favorable à certaines des initiatives qui ont été mises en œuvre? La réponse est oui. Est-ce que certains programmes ont été le plus souvent inefficaces? La réponse est également oui.

En définitive, je félicite les différents gouvernements d'avoir su conjuguer leurs efforts en réussissant la plupart du temps à mettre

les considérations politiques de côté. Nous vivons tous une période très difficile. Nous avons pu travailler de façon plus unie à l'image d'une nation, et nous saurons mieux y parvenir encore si nous ne laissons pas les considérations politiques miner nos efforts. Il s'agit toutefois maintenant de déterminer ce qu'il convient désormais de faire.

M. Maninder Sidhu: Merci de nous avoir fait bénéficier de vos points de vue, monsieur Dias.

Dans quelle mesure la subvention salariale a-t-elle permis à vos membres de demeurer au travail?

M. Christopher Rauenbusch: Je vous dirais également que la subvention salariale a été bénéfique pour les membres que je représente. C'est une option que l'employeur a offerte à tout le personnel de cabine mis en disponibilité pour nos trois lignes aériennes, et de très nombreux employés s'en sont prévalus. Si la pandémie perdure pendant une bonne partie de l'année, il est possible que la subvention salariale d'urgence perde en efficacité en raison d'un pourcentage fléchissant, mais c'est dans l'ensemble une mesure qui a été utile pour nos membres.

M. Maninder Sidhu: Merci.

Je vais laisser tomber mon autre question à laquelle un témoin a déjà répondu. Je crois que nous n'avons plus de temps.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: J'aimerais intervenir, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Oui, monsieur Barsalou-Duval.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Étant donné qu'il me restait du temps de parole à la fin de mon dernier tour et que M. Sidhu n'a pas utilisé tout son temps, j'aimerais avoir la chance d'intervenir, monsieur le président.

• (1730)

[Traduction]

Le président: Je peux vous permettre de poser une seule question, monsieur Barsalou-Duval.

[Français]

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

Ma question s'adresse à M. Perry, de l'association des pilotes de ligne.

La fin de semaine dernière, j'ai eu la chance de lire dans *La Presse* une lettre ouverte très touchante de M. Bradley Small. Ce dernier a piloté l'avion du premier ministre lors de sa campagne électorale. Dans sa lettre, il mentionne qu'il a alors appris à connaître le premier ministre et à l'apprécier, et qu'il a voté pour lui aux dernières élections. Par contre, il en arrive à lui dire ceci:

Aujourd'hui, vous nous méprisez, vous nous accablez de reproches et vous nous humiliez. Vous nous avez totalement abandonnés.

Je vous lis aussi la fin de sa lettre, parce que cela vient nous toucher:

Je ne sais pas si j'aurai toujours un emploi le mois prochain. Je ne sais pas si mon employeur survivra. Je ne sais pas combien de mes amis et collègues auront perdu leur maison et leurs économies de retraite après cette crise. Mais je suis certain d'une chose: votre inaction ne sera jamais oubliée.

Le sentiment exprimé par M. Small correspond-il au vôtre et à celui de vos membres qui se trouvent dans la même situation?

[Traduction]

Le président: Je présume que vous adressez votre question à quelqu'un en particulier.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Ma question s'adresse à M. Perry.

[Traduction]

Capt Tim Perry: J'ai pris connaissance de cette lettre très touchante adressée au premier ministre. Je pense qu'elle exprime fort bien les sentiments qui animent tous les membres que je représente. Nous estimons que tous les pilotes ont su s'acquitter de leurs obligations dans ce contexte en faveur de leur engagement syndical et professionnel. Ils ont continué à travailler pendant une période très difficile et exigeante sans vraiment savoir à quoi s'en tenir quant à leur avenir professionnel et au futur de l'industrie dans laquelle ils se sont investis.

Je sais qu'ils sont au courant des promesses qui ont été faites quant au soutien à notre industrie, et qu'ils se demandent ce qu'il advient de l'aide ainsi promise.

Cette lettre exprime donc très bien les préoccupations et les sentiments de nos membres d'une manière générale.

Le président: Merci.

Je veux remercier très sincèrement tous nos témoins pour le temps qu'ils nous ont consacré aujourd'hui. Il est bien certain que

nous vivons une période difficile, non seulement pour ce secteur, mais aussi pour bien d'autres partout au pays. Je suis persuadé que chacun saura reconnaître que les 338 députés, sans égard à leurs allégeances politiques, conjuguent leurs efforts pour s'assurer de faire le nécessaire pour leurs concitoyens canadiens.

Je tiens également à féliciter les membres du Comité et à les remercier pour leurs interventions d'aujourd'hui.

Espérons que nous saurons pleinement tirer parti des points de vue qui nous ont été présentés tout au long de cette étude afin de pouvoir, comme l'indiquait M. Dias, repartir sur de meilleures bases.

Nous sommes conscients que nous nous dirigeons vers une nouvelle normalité. En nous inspirant de ce que nous vivons maintenant et en fonction de la situation qui prévaudra après la pandémie, il nous faudra trouver des moyens plus efficaces de veiller à ce que tous les Canadiens se portent bien.

Cela dit, je remercie tous ceux et celles qui ont participé à la séance d'aujourd'hui en attendant avec impatience notre prochaine rencontre.

Bonne soirée à tous!

Je vais maintenant lever la séance, et nous nous reverrons tous jeudi.

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>