



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 013

Le jeudi 28 janvier 2021

Président : M. Vance Badawey



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

Le jeudi 28 janvier 2021

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.)): Bonjour et bienvenue à tous. Je suis heureux de vous revoir après la réunion de mardi.

Je vous souhaite la bienvenue à la 13^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes. La séance d'aujourd'hui se déroulera sous forme hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le 25 janvier 2021. Les délibérations pourront être suivies sur le site Web de la Chambre des communes. Sachez que, dans une webdiffusion, seule la personne qui parle apparaît à l'écran et non l'ensemble du Comité.

Pour veiller au bon déroulement de la réunion, je vais rappeler quelques règles. Les députés et les témoins peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. Des services d'interprétation sont mis à leur disposition. Vous avez le choix, au bas de votre écran, entre plancher, français et anglais.

Pour les membres en présentiel, procédez comme vous le faites d'habitude quand le comité plénier se réunit dans une salle. N'oubliez pas les directives du Bureau de régie interne concernant le port du masque et les protocoles sanitaires.

Avant de parler, veuillez attendre que je vous donne la parole. Si vous intervenez par vidéoconférence, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour l'activer. Pour celles et ceux qui sont dans la salle, votre microphone sera contrôlé comme d'habitude par l'agent des délibérations et de la vérification. Je vous rappelle que tous les commentaires doivent être adressés à la présidence. Lorsque vous ne parlez pas, votre micro doit être désactivé.

Concernant la liste des intervenants, le greffier et moi-même ferons de notre mieux pour respecter l'ordre des interventions de tous les membres, qu'ils participent virtuellement ou en personne. Nous avons une nouvelle icône au bas de l'écran pour lever la main. Comme je ne peux voir qu'un certain nombre de personnes à la fois, je vous demande de patienter pendant que je parcours les écrans pour voir si quelqu'un lève la main.

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

Avant de présenter les témoins, je constate que beaucoup d'entre vous ont déjà reçu les documents sur les budgets d'étude que le greffier a adressés à tous et chacun. J'aimerais vous demander votre consentement sur ces budgets d'étude — non seulement pour les accepter, mais aussi pour les adopter tels qu'ils vous ont été présentés. Ai-je le consentement des membres du Comité? Puis-je vous

voir les mains levées? C'est le mieux que je puisse faire pour l'instant.

Des députés: D'accord.

Le président: Très bien. J'ai le consentement du Comité, monsieur le greffier. Ces budgets d'étude sont acceptés et adoptés par les membres du Comité.

J'ai maintenant le plaisir de vous présenter les témoins d'aujourd'hui. Accueillons M. Mike Mueller, vice-président principal de l'Association des industries aérospatiales du Canada; M. Robert Giguere, président-directeur général de l'Association des pilotes d'Air Canada; M. Derrick Stanford, président, et Monette Pasher, directrice exécutive de l'Association des aéroports du Canada atlantique; Doug Best, président-directeur général de l'Association du contrôle du trafic aérien; Derek Ferguson, représentant de la Grande Loge l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale au Canada; et M. Gerry Bruno, directeur administratif et conseiller de haute direction de la présidente et directrice générale de Future Borders Coalition de l'Administration de l'aéroport de Vancouver.

Sur ce, écoutons nos témoins.

Je vais commencer par M. Mueller, vice-président principal de l'Association des industries aérospatiales du Canada.

Bienvenue, monsieur Mueller. Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Mike Mueller (vice-président principal, Association des industries aérospatiales du Canada): Merci, monsieur le président.

Bonjour à tous.

Je suis heureux de m'adresser à vous au nom de l'Association des industries aérospatiales du Canada. Comme la plupart d'entre vous le savent, nos membres représentent plus de 95 % de l'activité aérospatiale au Canada, dans les secteurs civil, de la défense et spatial.

L'aérospatiale contribue à la prospérité du Canada depuis des décennies, offrant près de 235 000 emplois et produisant plus de 28 milliards de dollars de recettes. Ce n'est pas le fruit du hasard.

Il y a 80 ans, nos dirigeants politiques et industriels ont pris des décisions stratégiques. Ils étaient conscients de la capacité de cette grande industrie à réduire les dimensions de notre vaste territoire, à faciliter le commerce mondial, à contribuer à la sécurité de nos frontières et à améliorer notre qualité de vie. Ces dirigeants politiques savaient parfaitement que des décisions stratégiques judicieuses et des investissements importants feraient du Canada un chef de file mondial de l'aérospatiale. Ils savaient que les investissements collectifs rapporteraient des dividendes importants, et leur vision était juste. Le Canada se classe aujourd'hui au cinquième rang mondial dans le secteur de l'aérospatiale, et c'est une véritable source de fierté.

Cependant, au cours des dernières années, cette vision, cet investissement et ce soutien ont perdu de leur importance, tout comme le positionnement mondial du Canada. Les répercussions de la COVID-19 ont entraîné d'autres difficultés, et nous avons pris encore plus de retard. Les entreprises déclarent des pertes de recettes de plus de 40 %, tandis que 95 % d'entre elles ont fermé des installations à divers degrés, et plus de 50 % ont licencié des employés. Elles ont besoin d'aide, et elles en ont besoin immédiatement.

Les mesures d'urgence du gouvernement sont appréciées et utiles, mais elles ne sont tout simplement pas suffisantes quand l'aviation et l'aérospatiale font face à des difficultés sans précédent et quand d'autres grands pays de l'aérospatiale, nos concurrents, ont pris des mesures précoces. Par exemple, la France a investi 26 milliards de dollars. Les États-Unis ont investi 80 milliards de dollars. Hong Kong a investi 5,2 milliards de dollars. L'Allemagne a investi 9,8 milliards de dollars, et j'en passe. Ces pays, nos concurrents, ont positionné leurs secteurs pour l'avenir. Le Canada doit en faire autant. L'avenir est sombre pour l'aérospatiale si ses clients, les compagnies aériennes, ne peuvent pas acheter ses produits et services.

Les effets de la COVID-19 se sont répercutés sur toute la chaîne d'approvisionnement et dans tout le pays. Nos entreprises sont réparties dans toutes les régions, et aucune n'y a échappé, quelle que soit sa taille. D'éminents experts mondiaux de l'aérospatiale et de la défense mettent en garde contre les conséquences d'une absence de mesures et de stratégie à long terme. C'est maintenant qu'il faut protéger nos emplois hautement spécialisés et bien rémunérés.

L'avantage concurrentiel de notre secteur est sa main-d'œuvre qualifiée. Dans le contexte de la COVID-19, c'est à la fois un atout et une difficulté. Nous avons besoin que le gouvernement investisse dans l'aérospatiale pour qu'elle puisse participer à la reprise économique, et, par la suite, redevenir un chef de file mondial. Nous ne pourrions pas y arriver seuls. Nous avons besoin de partenaires au gouvernement et, en fait, dans tous les partis à la Chambre des communes.

Pour terminer, j'aimerais parler de l'innovation, qui est une caractéristique de notre secteur.

Les entreprises de l'aérospatiale ont déjà fait beaucoup pour garantir un avenir plus écologique et plus durable. Nous sommes prêts à contribuer à certains éléments du programme écologique du gouvernement. Notre secteur s'y est engagé. Nous sommes déterminés à travailler en partenariat avec vous à l'élaboration d'une stratégie nationale sur l'aérospatiale qui tienne compte des secteurs civil, de la défense et de l'espace. C'est essentiel. Comme je l'ai dit, tous nos concurrents ont une stratégie.

Nous demandons également au gouvernement de nous aider à faire la transition vers de nouvelles technologies et de nouveaux produits, une transition qui permettra de conserver des emplois et de nous garantir une main-d'œuvre qualifiée. Comme plus de 80 % de notre production est exportée, il est possible d'accroître l'efficacité et la transparence des marchés d'exportation. C'est aussi pour le gouvernement l'occasion de soutenir notre secteur en accélérant les dépenses prévues en matière de défense et d'espace.

Je conclurai en disant que les possibilités sont immenses. Faisons en sorte que les Canadiens puissent continuer d'être fiers de l'industrie aérospatiale canadienne et veillons à maintenir le leadership du Canada en R-D et en formation et à protéger nos travailleurs qualifiés et nos emplois bien rémunérés d'un océan à l'autre, tout en mettant l'aviation et l'aérospatiale sur la voie d'un avenir plus écologique.

Ne soyons pas naïfs. En ce moment même, d'autres pays sollicitent activement des entreprises canadiennes pour qu'elles ferment leurs portes ici et s'installent chez eux. L'aérospatiale s'inscrit dans un marché concurrentiel féroce à l'échelle mondiale. Les emplois qui disparaissent ne reviendront pas.

Ce n'est pas par hasard qu'un pays de seulement 35 millions d'habitants a un secteur aérospatial aussi florissant. Au nom de nos entreprises, nous vous invitons instamment à poursuivre la tradition. Défendez cette industrie. Faites-la croître pour l'avenir. Protégez son héritage et ses emplois.

Merci.

● (1540)

Le président: Merci, monsieur Mueller. Bien dit.

Écoutons maintenant M. Giguere, président-directeur général de l'Association des pilotes d'Air Canada.

Vous avez cinq minutes. Allez-y.

M. Rob Giguere (président-directeur général, Association des pilotes d'Air Canada): Merci beaucoup, et merci au Comité de m'avoir invité ici aujourd'hui.

Je suis pilote et, vers la fin de ma carrière, j'ai occupé des postes de cadre supérieur et de direction dans le secteur du transport aérien. J'ai vu le 11 septembre et le SRAS, des événements terribles. La situation actuelle dépasse de loin tout ce que nous avons vu auparavant.

Notre association représente aujourd'hui 3 800 pilotes actifs. Avant la COVID, nous avions 4 500 pilotes actifs et nous étions en train d'en embaucher 900 autres. Compte tenu des embauches annulées, des congés, des retraites anticipées, des absences autorisées et des pilotes excédentaires, plus de 1 800 postes ont disparu, soit une réduction nette de 35 %. Les pilotes qui restent touchent actuellement environ 65 % de leur salaire normal dans le cadre d'un accord visant à limiter les réductions.

Depuis mars 2020, le trafic voyageur est tombé à environ 10 % de ce qu'il était avant la pandémie. Il a encore baissé dans les dernières semaines.

Nous invitons instamment le gouvernement à réfléchir avant d'imposer d'autres restrictions pour qu'elles n'aient pas de conséquences imprévues. Nos pilotes peuvent en témoigner: les avions qu'ils pilotent transportent très peu de passagers, mais les soutes sont pleines de marchandises. La semaine dernière, sur un horaire de vol extrêmement limité, nos pilotes ont transporté des millions de kilos de marchandises essentielles à destination du Canada et à travers le Canada. Si on ferme le robinet de l'aviation, il faut prendre garde de ne pas fermer involontairement la chaîne d'approvisionnement des biens essentiels pour les Canadiens, dont le courrier, l'équipement de protection individuelle, les produits pharmaceutiques et d'autres produits.

Des mesures de santé publique peuvent être nécessaires pour lutter contre la pandémie, mais des restrictions supplémentaires sans aide financière directe du gouvernement ne manqueront pas de dévaster un secteur du transport aérien déjà précaire. Je vous rappelle que, selon les estimations, Air Canada dépense 15 millions de dollars par jour ce trimestre-ci. Et ce, après des réductions spectaculaires de capacité et le licenciement de plus de 20 000 employés. La compagnie aérienne est plus petite aujourd'hui que lorsque j'ai commencé ma carrière de pilote dans les années 1970.

D'autres pays en sont maintenant à leur deuxième et troisième séries de mesures d'aide financière directe à leurs compagnies aériennes. Nous sommes le seul pays du G7 dont le secteur du transport aérien n'a pas reçu d'aide spécifique. Nous sommes reconnaissants de la subvention salariale d'urgence du Canada, mais de nombreux emplois ont été perdus, et certains pourraient ne jamais être récupérés. À défaut d'une aide rapide, le Canada n'aura peut-être plus de secteur du transport aérien d'ici la reprise. Les vols annulés ne seront peut-être jamais rétablis, les compagnies aériennes ne seront peut-être pas en mesure de recouvrer leurs coûts, et le fret pourrait ne pas se rendre à destination. Notre secteur intéresse pratiquement tous les Canadiens et tous les secteurs de l'économie.

La crise de la COVID a frappé de nombreux secteurs, mais les compagnies aériennes sont un cas unique à deux égards.

Premièrement, contrairement aux entreprises qui ont des bureaux ou des entrepôts traditionnels, les compagnies aériennes investissent surtout dans des avions. Selon le cas, elles possèdent, financent ou louent leurs avions. Elles ont sabré dans leurs opérations pour gérer ces coûts énormes. Des centaines d'avions sont stationnés dans le désert, dont beaucoup à titre permanent. Elles vendent carrément ou revendent et relouent certains des nouveaux appareils pour produire des liquidités à mesure qu'elles puisent dans leurs réserves.

On pourrait penser que, si les compagnies aériennes vendent des actifs pour créer des liquidités, elles n'ont pas besoin d'aide. Mais vendre un avion à la fois, c'est comme détruire sa maison, une planche à la fois, pour alimenter le chauffage. Les actifs finissent par disparaître, et il ne reste plus qu'un tas de cendres, et nulle part où vivre. Les compagnies aériennes ne peuvent tout simplement pas renoncer à toute leur flotte et attendre que l'économie s'améliore. Une aide gouvernementale pour le loyer ou le financement des avions aiderait les compagnies aériennes à assumer une dépense qui leur est propre.

Deuxièmement, nos travailleurs hautement qualifiés possèdent des compétences essentielles, non seulement pour le secteur aérien, mais aussi pour le fonctionnement de notre économie. Les pilotes, les mécaniciens et les contrôleurs de la circulation aérienne ont acquis des compétences essentielles grâce à des investissements im-

portants en argent et en temps. Avant leur premier emploi sur une ligne commerciale, les pilotes auront investi des années de travail et bien au-delà de 100 000 \$ pour devenir qualifiés. Les pilotes mis en congé et inactifs n'ont aucun moyen de maintenir leurs compétences. Nous ne pouvons pas simplement les réembaucher en toute sécurité si ces compétences s'atrophient.

Comme des témoins l'ont dit au Comité en 2019, une vague de départs à la retraite est prévue durant les cinq à dix prochaines années. Dans le contexte actuel, les jeunes ne s'engageront pas dans une carrière qui exige plus de 100 000 \$ d'investissement et des années de formation pour se qualifier, alors qu'il n'y a guère de perspectives d'emploi. Un programme de maintien en poste pour aider les pilotes inactifs nous aiderait à garder ces travailleurs hautement qualifiés pour le moment où nous en aurons besoin pour nous rétablir.

En conclusion, les compagnies aériennes du Canada représentent une infrastructure essentielle, au même titre que notre réseau électrique ou notre réseau routier. Nous sommes un grand pays à la population très dispersée et une nation commerçante. Nous comptons sur les compagnies aériennes pour transporter des produits, des services et des personnes à l'intérieur et à l'extérieur du pays. Le Canada ne peut survivre et prospérer dans les années à venir sans un secteur de l'aviation robuste.

Je vais m'arrêter ici. Je me ferai un plaisir de répondre aux questions des honorables députés.

• (1545)

Merci.

Le président: Merci, monsieur Giguere. Fort bien.

Passons aux représentants de l'Association des aéroports du Canada atlantique. Nous avons avec nous M. Stanford et Mme Pasher.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Monette Pasher (directrice exécutive de l'Association des aéroports du Canada Atlantique): Je vais commencer, puis je céderai la parole à M. Stanford.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de nous avoir invités à prendre la parole devant vous aujourd'hui.

Douze aéroports du Canada atlantique font partie de notre association. Ils forment l'ensemble des aéroports de la région assurant le trafic commercial— ou, devrais-je dire, malheureusement, ceux qui avaient du trafic passagers avant la pandémie. Sept aéroports de notre région ont vu leur service Air Canada suspendu indéfiniment dans des localités comme Gander, à Terre-Neuve, Goose Bay et Wabush, au Labrador, Bathurst, Saint John et la capitale, Fredericton, au Nouveau-Brunswick, et Sydney, en Nouvelle-Écosse.

Avant la pandémie, ces petits aéroports étaient bien gérés, rentables et financièrement responsables. Ils ont vécu 10 mois sur leurs réserves de liquidités — accumulées pendant plus de deux décennies et normalement réservées à des projets d'infrastructure de sécurité. Ils ont réduit leur personnel et leurs dépenses, mais il y a des limites à ce qu'ils peuvent faire, car les pistes d'atterrissage doivent rester ouvertes pour l'évacuation sanitaire et les services communautaires essentiels.

L'impact de la COVID a été considérable, puisque le service aérien en place depuis 1942 a été supprimé, coupant les liens avec des collectivités et de régions entières. Air Canada a desservi Gander, à Terre-Neuve, depuis l'époque où elle était Lignes aériennes Trans-Canada, avant même que Terre-Neuve ne fasse partie du Canada.

Dans le cas de Sydney, l'économie locale est coupée du reste du pays. On est à cinq heures de l'aéroport le plus proche, à Halifax. Pensez-y un instant. La deuxième ville en importance de la Nouvelle-Écosse n'a aucun accès aérien. C'est une économie qui dépend du tourisme, de la mobilité des travailleurs employés dans les champs de pétrole, et de l'immigration.

Nous savons bien que le gouvernement ne veut pas que les gens voyagent en ce moment. Nous sommes ici pour garantir la circulation essentielle des personnes et des marchandises, mais nos dépenses d'infrastructure ne sont pas à la hauteur, et notre modèle de recettes dépend entièrement du trafic passagers. Le gouvernement est conscient du fait qu'il faut aider le secteur du transport aérien — c'est dans l'énoncé économique —, et nous attendons avec impatience la mise en œuvre de ces programmes. Il y a urgence.

Je cède la parole à mon collègue, M. Stanford.

• (1550)

M. Derrick Stanford (président, Association des aéroports du Canada atlantique): Compte tenu de l'augmentation du nombre de cas de COVID dans le reste du Canada, des nouveaux variants et de la vaccination qui commence à peine, l'horizon de la reprise des voyages s'éloigne de plus en plus, tandis que nos pertes financières augmentent. Les aéroports du Canada atlantique ont perdu plus de six millions de passagers en 2020 et 140 millions de dollars de recettes. Même après toutes les réductions de coûts, la perte nette s'élève à plus de 80 millions de dollars.

Le taux de chômage dans le secteur aérien de la région de l'Atlantique dépasse maintenant les 50 %. Il s'agissait d'emplois bien rémunérés et stables. L'année 2021 ne s'annonce guère mieux. Nous sommes passés de plus de 140 vols à seulement 29, dont seulement 9 nous relie au reste du Canada. Nos aéroports ont demandé une réduction de loyer jusqu'à la reprise. Au cours d'une bonne année, les aéroports du Canada versent 415 millions de dollars de loyer au gouvernement fédéral. Aujourd'hui, nos aéroports ont besoin de l'aide du gouvernement, car il n'y a plus de recettes.

Ce qui a été annoncé était une bonne première mesure, mais cela ne suffit pas à aider les aéroports canadiens de grande et moyenne envergure à se rétablir. Des aéroports comme ceux de Halifax, de Stanfield et de St. John's ne bénéficieront d'une réduction de loyer que pour un an encore. Pour mieux comprendre, dans le cas de St. John's, où les recettes prévues devraient encore une fois diminuer considérablement en 2021, l'aéroport prévoit des économies d'environ 450 000 \$ grâce à l'allègement du loyer fédéral. En comparaison, ses emprunts actuels pour traverser la pandémie atteignent les 30 millions de dollars. Il faut faire beaucoup plus.

Nos aéroports ont également demandé un soutien opérationnel. Nous attendons avec impatience les détails du programme et l'investissement des 206 millions de dollars de l'ITAR. Ce programme contribuera à la stabilisation des pertes des aéroports régionaux du Canada atlantique pour que nous puissions...

Le président: Il vous reste une minute, monsieur Stanford.

M. Derrick Stanford: D'accord. Désolé.

Nous avons également demandé un soutien à l'infrastructure dans le cadre du programme d'aide aux immobilisations. Pour se rétablir, notre secteur a besoin d'une méthode de dépitage cohérente à l'échelle nationale et harmonisée à l'échelle mondiale pour la reprise des voyages. Nous avons besoin de ce plan dès maintenant.

Enfin, et c'est important pour notre région, nos transporteurs aériens nationaux ont besoin d'une aide financière.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Stanford et madame Pasher. Très intéressant.

Passons au représentant de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien.

Monsieur Best, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Doug Best: Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, je suis vraiment très heureux de pouvoir m'adresser à vous au nom de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien.

L'ACCTA est un syndicat local d'Unifor représentant tous les contrôleurs aériens au Canada. Elle négocie des conventions collectives avec Transports Canada, Serco et Nav Canada au nom de plus de 1 800 membres. La sécurité aérienne et des conditions de travail valables pour nos membres sont notre mission première.

Avant la pandémie, nos membres étaient chargés de la sécurité de trois millions de vols par an. Il manquait 13 % de contrôleurs de la circulation aérienne, et la facture des heures supplémentaires était de 100 millions de dollars à Nav Canada. Nous avions 200 stagiaires dans notre système, et Transports Canada avait ordonné à Nav Canada de réviser son système de gestion de la fatigue, parce que le ministre des Transports s'était rendu compte que la sécurité était compromise.

Depuis la pandémie, nous avons travaillé à raison de 50 % de moins d'avions. D'ici juin 2021, la pénurie de personnel pourrait dépasser les 20 %, et Nav Canada a mis fin à presque tous les stages. Nous savons que Nav Canada a subi une chute brutale de ses recettes en raison de la pandémie et qu'elle doit trouver des moyens de faire des économies, mais cela ne doit pas se faire au détriment de la sécurité du transport aérien. Nav Canada est techniquement une entité privée, mais sa situation est unique au sens où elle est la seule fournisseuse de services de navigation aérienne civile au Canada. Son monopole lui permet d'augmenter les frais, d'utiliser des programmes gouvernementaux et, évidemment, de demander au gouvernement une aide financière supplémentaire pour favoriser la reprise du secteur.

Comme vous l'avez vu dans les médias, notre syndicat a soulevé de graves préoccupations au sujet des avis de licenciement envoyés par Nav Canada à plus de 100 contrôleurs aériens. Cela s'inscrit dans le cadre d'un examen du niveau de service des tours de contrôle de la circulation aérienne dans sept villes et de quatre centres de contrôle régional. Le centre de contrôle régional de Gander a été le plus durement touché. Les services fournis à Gander sont indispensables au rôle historique que joue le Canada en matière de services de contrôle de la circulation aérienne dans la moitié de l'espace aérien de l'Atlantique Nord, soit l'espace aérien océanique international le plus achalandé au monde, entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Les licenciements éventuels à Gander auront une incidence sur l'Atlantique Nord, puisque 40 % des 60 contrôleurs aériens et plus qui s'occupent de cet espace aérien ont reçu des avis de licenciement.

Au cours des examens du niveau de service des sept tours de contrôle en cause, Nav Canada s'est engagée à appliquer une procédure équitable et transparente et a déclaré que le résultat tiendrait compte des préoccupations de toutes les parties prenantes, qu'elle examinerait chaque situation à sa juste valeur et qu'elle produirait un rapport au printemps de cette année, si elle souhaitait modifier considérablement le service dans l'une ou l'autre de nos tours. On nous a également garanti qu'il n'y avait pas d'issue prédéterminée. Des mesures ne seraient prises que si elles étaient justifiées, mais pas avant la conclusion de toute la démarche, y compris l'approbation du ministre des Transports si des changements étaient proposés.

Malheureusement, tous les sites faisant l'objet d'un examen du service de contrôle de la circulation aérienne ont déjà envoyé à leurs employés des lettres indiquant clairement qu'elles ont l'intention de fermer leurs tours de contrôle respectives. Il n'est pas acceptable que Nav Canada produise un mandat pour chaque engagement, mais qu'elle ait une stratégie différente en coulisses, hors de la vue de centaines de parties prenantes partout au pays, notamment de ceux qui devraient constituer sa source la plus précieuse — ses employés.

Ces lettres confirment nos craintes initiales que l'issue de ces examens ait été décidée avant même qu'ils ne soient entamés. Notre association demande à Transports Canada de mettre fin à l'examen des services parce que Nav Canada n'a pas agi de façon raisonnable et de bonne foi. Nous demandons au ministre des Transports de clarifier les obligations de Nav Canada en vertu de la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile au regard d'une situation où une partie n'agit pas de façon raisonnable et de bonne foi.

L'ACCTA est d'avis que Nav Canada agit avec une précipitation incontrôlée et qu'elle n'a fait preuve ni de sincérité ni de franchise dans l'expression de ses motifs. Chacun d'entre nous comprend que la sécurité est compromise. De plus, les dirigeants de Nav Canada ont reçu en décembre des primes d'environ 7 millions de dollars, pendant que les employés syndiqués, eux, recevaient des avis de licenciement.

● (1555)

Le président: Il vous reste une minute, monsieur Best.

M. Doug Best: Merci.

Nous faisons appel au Comité pour demander au gouvernement de fournir à Nav Canada l'aide financière dont elle a besoin sous forme de subvention pour traverser cette période de ralentissement

temporaire afin qu'elle n'ait plus à envisager de réduire les services de base, non seulement dans les tours de contrôle et les centres de contrôle régional, mais aussi dans les secteurs d'autres professionnels hautement qualifiés et syndiqués sur lesquels prend appui le système de navigation aérienne qui dessert tant de collectivités partout au Canada et qui relie le Canada au reste du monde.

La perte des services de contrôle aérien dans ces régions importantes serait dévastatrice. Nous n'avons plus confiance dans la procédure en cours et nous demandons au Comité et au ministre des Transports de collaborer avec nous pour corriger une situation très malheureuse et garantir aux voyageurs que leur sécurité ne sera pas compromise.

Merci. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Excellent, monsieur Best.

Passons au représentant de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale au Canada.

Monsieur Ferguson, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Derek Ferguson (représentant, Grande loge, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale au Canada): Bonjour. Je suis heureux d'avoir l'occasion de présenter au Comité le point de vue de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale.

Notre association est le principal syndicat du secteur aérospatial et du secteur du transport aérien. Elle compte plus de 55 000 membres au Canada, dont 22 000 travaillant dans les secteurs de l'aviation, de l'aérospatiale et du transport aérien.

Non seulement le transport aérien est le secteur le plus durement touché, mais c'est aussi celui qui risque de connaître un rétablissement lent et de subir des changements fondamentaux. Un financement direct est nécessaire.

Cela fait un an que la COVID-19 est une réalité au Canada, mais, jusqu'à maintenant, il n'y a pas eu de soutien ciblé pour ce secteur. Comme on ne peut pas s'attendre à une reprise complète avant 2025, il n'est pas réaliste d'espérer que l'aviation et le transport aérien puissent survivre en recueillant des fonds à titre indépendant. À défaut d'une stratégie sectorielle planifiée, plusieurs secteurs risquent d'être anéantis.

Le gouvernement du Canada a réagi rapidement à la crise économique provoquée par la pandémie et a mis la Subvention salariale d'urgence du Canada, SSUC, à la disposition des employeurs, dont la plupart cependant n'ont pas complété les 25 % du salaire des employés et n'ont utilisé la subvention que pour les employés actifs. Cela allait à l'encontre de l'intention initiale du programme, qui était de réduire les licenciements et d'aider les employeurs à garder leurs employés.

La pandémie a eu des répercussions importantes sur de nombreux secteurs, pas seulement sur les compagnies aériennes. L'exploitation des aéroports, les services de contrôle préembarquement et l'aérospatiale, l'aéronautique et la fabrication de composants ne sont que quelques-uns des secteurs touchés par le déclin du transport aérien.

Pour les travailleurs, ce déclin se traduit par des licenciements massifs. Dans le seul secteur du transport aérien, 10 000 de nos membres sont actuellement licenciés. Les travailleurs licenciés ne perdent pas seulement un emploi. Ils perdent leurs prestations de maladie et ne peuvent plus cotiser à leurs retraites. Bon nombre d'entre eux ne seront pas en mesure de trouver des emplois comparables sur le marché du travail actuel. Ils seront encore plus nombreux à devoir faire face à la triste réalité économique et compter sur l'aide d'un système de services publics surchargé et mal équipé.

La capacité passagers a diminué de plus de 90 %, et 28 dessertes sont fermées. Les fermetures de dessertes dans les aéroports régionaux touchent non seulement les travailleurs dont l'emploi en dépend, mais aussi des collectivités entières qui sont maintenant coupées des grands centres urbains.

Nous invitons instamment le gouvernement fédéral à prendre acte des véritables répercussions de la pandémie en reconnaissant qu'il s'agit ici d'un impact sectoriel nécessitant une intervention urgente.

En termes de recommandations, l'AIMTA propose, pour faciliter l'élaboration de politiques, de créer un groupe de travail sectoriel composé de représentants du gouvernement, de l'industrie et des syndicats. Il est essentiel de soutenir les petits transporteurs aériens et de favoriser les réseaux aériens régionaux. Une politique globale solide garantira la viabilité à long terme des transporteurs aériens canadiens, à l'échelle nationale et régionale. L'AIMTA préconise une stratégie nationale de la main-d'œuvre dans les domaines de l'aérospatiale et du transport aérien. C'est maintenant qu'il faut améliorer l'éducation et la formation de la prochaine génération de travailleurs.

Nous recommandons également de dresser un plan de rapatriement qui protège les emplois des travailleurs canadiens de l'entretien des avions et des opérations techniques. Notre association représente les membres des groupes professionnels des opérations techniques de l'aviation partout au pays, et sa principale préoccupation est que le travail qui aurait dû être fait par nos membres est maintenant fait à l'extérieur du pays. Soixante-dix-neuf avions sont cloués au sol à titre permanent et 200 autres le sont à l'extérieur du pays. C'est ce que nos membres peuvent et devraient faire ici, au Canada.

L'AIMTA s'engage à travailler avec toutes les parties prenantes. Au final, nous appelons à l'élaboration immédiate d'un plan d'action sectoriel comportant des objectifs qui stimuleront le secteur et permettront de le rebâtir. Cependant, la santé et la sécurité des voyageurs et de nos membres doivent primer quels que soient le plan et la stratégie. Il faut fixer des limites claires à l'utilisation des fonds publics afin d'éviter le versement de primes, les rachats d'actions et autres mesures ne profitant pas directement au secteur tout entier.

• (1600)

Le président: Il vous reste une minute, monsieur Ferguson.

M. Derek Ferguson: Tout soutien doit être axé sur les travailleurs. S'il n'y a plus de travailleurs dans cette industrie lorsque la pandémie prendra fin, il n'y aura plus d'industrie. Non seulement l'inaction sera désastreuse à court terme, mais elle aura des conséquences dévastatrices et profondes.

En conclusion, nous devrions tous être d'accord. Le transport aérien au Canada se trouve à un moment critique. L'inaction du gouvernement à l'égard de cet enjeu ne peut plus durer. Partout dans le

monde, les gouvernements se mobilisent pour soutenir leurs compagnies aériennes. Le Canada fait exception. Le Canada doit soutenir directement le secteur du transport aérien et de l'aérospatiale.

Au nom de l'AIMTA, je vous remercie de votre invitation à participer et de votre attention.

Le président: Merci, monsieur Ferguson. C'était très bien.

Nous allons maintenant passer à l'Administration de l'aéroport de Vancouver.

Je suis heureux de vous revoir, monsieur Bruno. Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Gerry Bruno (conseiller de haute direction de la présidente et directrice générale, Administration de l'aéroport de Vancouver): Merci.

Bonjour, monsieur le président et membres du Comité. Je vous remercie de m'avoir invité à prendre la parole aujourd'hui.

Je m'appelle Gerry Bruno et je suis conseiller exécutif auprès de la présidente-directrice générale de l'Administration de l'aéroport de Vancouver, Tamara Vrooman. L'Administration de l'aéroport de Vancouver, ou, comme on l'appelle plus couramment, YVR, est la société privée sans capital-actions qui exploite l'aéroport de Vancouver.

Comme le temps dont nous disposons est limité, je vais aller droit au but.

Les répercussions sur notre industrie sont profondes. Vous avez reçu, en décembre, des comptes rendus détaillés de la part de nos collègues du Conseil des aéroports du Canada et du Conseil national des lignes aériennes du Canada, et vous avez également entendu des histoires troublantes de la part de mes collègues de l'industrie, ici présents aujourd'hui. YVR ne fait pas exception.

Le nombre de passagers a diminué de 88 % l'an dernier, nos revenus ont diminué de 63 % par rapport à l'année précédente, et la situation en 2021 s'annonce encore plus grave. Nous avons pris des mesures draconiennes pour réduire les dépenses, consolider nos opérations et restreindre à l'essentiel nos déboursés relatifs aux projets d'immobilisations. Nous avons dû également contracter un emprunt supplémentaire de 600 millions de dollars pour pouvoir opérer avec des revenus limités au cours des deux prochaines années. Nous fonctionnons essentiellement avec de l'argent emprunté.

Nous reconnaissons que nous devons lutter ensemble contre cette pandémie. Comme c'était le cas dans les aéroports partout au pays, YVR a pris l'initiative d'adopter des nouvelles mesures dans ses aéroports pour assurer un environnement sécuritaire et sain pour les passagers et les employés. Nous avons également établi un partenariat avec le gouvernement et investi dans un projet pilote visant à recueillir des données scientifiques qui aideront à éclairer les décisions stratégiques. Notre essai avec UBC, Providence Health Care et WestJet explore l'utilisation de tests antigéniques rapides avant le départ dans le but de réduire le risque au point d'origine. Nous avons transformé nos terrains de stationnement vides en l'un des plus grands sites de dépistage au volant de la COVID-19 en Colombie-Britannique. Nous continuons d'offrir notre infrastructure, notre technologie et nos ressources pour faciliter la distribution du vaccin dans notre pays.

Toutefois, notre industrie continue d'être en péril et nos aéroports ont besoin d'une aide immédiate. La réalité, c'est que l'année 2021 sera encore plus difficile que l'année 2020. La reprise devrait prendre de nombreuses années, et les experts s'attendent à ce que nous n'atteignons pas la vaccination mondiale de masse avant un certain temps. L'industrie de l'aviation ne peut tout simplement pas se permettre de compter uniquement sur les vaccins comme solution à cette urgence sanitaire dans un avenir prévisible.

Notre industrie vous a parlé de l'aide financière dont elle a désespérément besoin. Nous sommes également extrêmement préoccupés par la compétitivité de nos systèmes de transport par rapport aux États-Unis, dont les compagnies aériennes et les aéroports ont reçu des dizaines de milliards de dollars d'aide gouvernementale. L'écart concurrentiel que nous avons connu dans le passé va s'accroître au fur et à mesure que nous sortirons de cette pandémie.

Aujourd'hui, je vais me concentrer sur les mesures dont nous avons besoin pour assurer une reprise sécuritaire et ordonnée des voyages en avion une fois que les préoccupations immédiates en matière de santé publique auront été réglées.

Nous avons besoin, dès maintenant, d'une planification et d'une coordination minutieuses de la part des gouvernements afin d'être bien préparés pour la reprise des déplacements. Nous avons besoin d'un cadre de test complet, à plusieurs niveaux, d'une approche et d'une norme nationales assurant la sécurité du trafic aérien qui aideront à rétablir la confiance dans notre secteur. Même si les vaccins sont en place, les voyageurs devront quand même subir des tests. Il y a encore beaucoup d'inconnues au sujet du vaccin.

À mesure que nos frontières rouvriront, les gouvernements devront s'assurer de l'exactitude de l'état de santé des passagers, y compris des résultats des tests et des dossiers de vaccination. Pour ce faire, il faudra que le gouvernement investisse dans une technologie qui permettra de voyager sans contact, de confirmer l'identité par des données biométriques, de recueillir des dossiers de santé vérifiables et de bien protéger la vie privée.

Le président: Il vous reste une minute, monsieur Bruno.

M. Gerry Bruno: Merci.

Les mesures de soutien n'exigent pas toutes des investissements importants. Lorsque viendra le temps de réautoriser les voyages, les pays du monde seront en concurrence pour [*Difficultés techniques*]. Comment pouvons-nous être concurrentiels?

On pourrait notamment étendre l'autorisation de voyage électronique à d'autres pays. Cela stimulera le trafic international de voyageurs à destination et en provenance du Canada. De plus, le mouvement des marchandises sera tout aussi important pour la relance et la compétitivité économiques du Canada. L'établissement de véritables zones de libre-échange contribuera à la relance économique du Canada en rapatriant et en attirant les entreprises manufacturières, en particulier pour les produits pharmaceutiques, l'EPI et les fournitures d'urgence essentielles. L'élimination des restrictions sur la fabrication à valeur ajoutée dans ces zones, comme cela se fait aux États-Unis et dans d'autres pays, pourrait stimuler la production nationale et créer jusqu'à 44 000 emplois pour la classe moyenne au Canada.

Merci de votre temps. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

• (1605)

Le président: Merci, monsieur Bruno. Excellente présentation.

Nous allons maintenant passer à notre première série de questions. Nous avons, pour six minutes chacun, Mme Kusie, du PCC, suivie de Mme Jaczek du Parti libéral, de M. Barsalou-Duval, du Bloc et de M. Bachrach, du NPD.

Madame Kusie, vous avez la parole pour six minutes.

• (1610)

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

Merci à tous les témoins qui comparaissent aujourd'hui.

Monsieur Mueller, je suis très heureuse de vous revoir. J'aimerais savoir pourquoi, après une stratégie aussi solide en 2018, une stratégie nationale pour le secteur de l'aérospatiale, le gouvernement n'a pas jugé prioritaire de renouveler son engagement à élaborer une stratégie pour l'industrie aérospatiale.

M. Mike Mueller: Je suppose que c'est en réponse à notre document Vision 2025. Les membres du Comité connaissent peut-être l'exercice Vision 2025 que nous avons entrepris en 2018. À l'époque, nous nous inquiétions de la situation de notre industrie par rapport à nos concurrents internationaux. L'honorable Jean Charest s'est joint à nous. Nous avons mené des consultations partout au pays.

Nous avons cerné les différentes dimensions que pourrait prendre une stratégie visant à assurer une collaboration avec le gouvernement, les petites entreprises employant une main-d'œuvre qualifiée, notre industrie spatiale et notre industrie de défense, et à faire de Transports Canada un chef de file mondial.

Nous avons fait cet exercice. Nous avons eu de très bonnes discussions avec le gouvernement, mais ce que nous avons du mal à comprendre, c'est l'hésitation à se joindre à notre industrie pour élaborer cette stratégie, surtout dans le contexte de la pandémie, quand nous voyons que chacun de nos concurrents a une stratégie en place. Ils ont mis en place un soutien sectoriel.

Après avoir écouté les autres témoins, je pense qu'il y a des dénominateurs communs qui semblent très logiques. Nous avons vraiment hâte de travailler avec le gouvernement à une stratégie sectorielle sous une forme ou sous une autre.

Mme Stephanie Kusie: Merci, monsieur Mueller.

Madame Pasher, diriez-vous que les Canadiens de l'Atlantique se sentent isolés en ce moment, puisqu'il n'y a pratiquement pas de service aérien dans leur région? Est-ce bien le cas? Pouvez-vous décrire l'isolement ressenti par les Canadiens de l'Atlantique en ce moment, s'il vous plaît?

Mme Monette Pasher: Je pense qu'on peut parler d'isolement, dans certains cas, pour nos collectivités. Lorsque vous devez prendre des vols supplémentaires, passer des nuits supplémentaires et passer plus de jours à voyager pour vous rendre au travail alors que vous travaillez dans les services essentiels comme c'est le cas actuellement, je pense que c'est une situation très difficile. Vous constatez que votre aéroport est complètement fermé, sans service, et vous ne savez pas quand les vols reprendront.

L'économie de l'île du Cap-Breton repose sur le tourisme. L'île se classe au premier rang en Amérique du Nord. Il n'y a pas de service aérien.

Compte tenu de ce qui s'est passé dans la ville de Gander, qui est bâtie sur l'aviation, et de la perte de son lien avec le continent, nous vivons une période vraiment difficile, et nous nous sentons isolés.

Mme Stephanie Kusie: Pensez-vous que les Canadiens de l'Atlantique se demandent pourquoi le gouvernement n'agit pas pour aider le secteur du transport aérien afin qu'ils n'aient pas à se sentir aussi isolés? Font-ils le lien entre l'absence de plan et le manque de soutien de la part du gouvernement à l'égard du secteur du transport aérien et l'isolement qu'ils ressentent à juste titre en ce moment?

Mme Monette Pasher: Oui. Nous avons entendu parler du soutien annoncé en novembre. C'est ce qui allait se produire, un soutien sectoriel, mais nous voici à la fin de janvier, encore en attente, et nous demandant toujours ce qu'il y aura pour notre région et pour le secteur à l'échelle du pays.

Oui, je pense qu'il y a beaucoup de préoccupations. Je commence à me demander si nous sommes en sourdine. Nous avons vraiment dit ce dont notre secteur a besoin pour se rétablir. Pour nos grands aéroports, il s'agit d'un allègement du loyer jusqu'à ce que le secteur se rétablisse, et non pas pour une autre année.

Nous avons vraiment besoin de soutien opérationnel pour notre infrastructure de transport essentielle à l'heure actuelle, et nos transporteurs aériens ont besoin de financement. Nous devons rétablir nos routes. Nous avons dit très clairement ce dont nous avons besoin et nous avons répété à maintes reprises que c'est urgent.

Oui, je pense que les résidents de notre région le ressentent aussi.

Mme Stephanie Kusie: Merci, madame Pasher.

Monsieur Bruno, j'ai eu la chance de rencontrer Tamara Vrooman en décembre. J'ai été très impressionnée par son idée, et celle d'YVR, de la confiance fondée sur la science, une idée qui, je le sais, est au cœur de la voie à suivre pour YVR.

Cela dit, j'ai deux questions.

Premièrement, que pensez-vous du fait que le gouvernement n'a pas mis en œuvre des tests rapides, des tests à l'arrivée, des tests avant le départ? Croyez-vous que cela aurait changé les choses pour YVR sur le plan du trafic, de la part de marché, etc...?

Deuxièmement, le gouvernement semble continuer de jeter le blâme sur les voyages, ce qui ne reflète pas fidèlement les données sur le lieu de la contamination. Encore une fois, cela appuie l'idée de votre PDG, Tamara Vrooman, de la confiance fondée sur la science.

Pouvez-vous répondre à ces deux questions, s'il vous plaît?

• (1615)

M. Gerry Bruno: Cela fait probablement neuf mois que nous préconisons de faire des tests avant le départ, et nous sommes déçus que cela ait pris autant de temps. Des mesures ont été prises récemment en raison du nouveau variant du virus. Maintenant, les gens qui arrivent de l'étranger doivent subir un test PCR, et non pas un test rapide, avant leur départ.

À notre avis, nous devons tester le test, et c'est ce que nous faisons à Vancouver actuellement. Le gouvernement aurait dû le faire dès le début, pour que nous sachions de quoi nous parlons et à quoi nous avons affaire.

Nous avons toujours été d'avis que, comme dans le cas de la sécurité, il faut plusieurs niveaux. C'est un test à deux niveaux, soit un test 72 heures avant le départ et un autre au départ, à l'aéroport.

Cela aide à dépister les passagers qui pourraient être porteurs du virus.

C'est toujours notre position et c'est pourquoi nous faisons ces tests, mais nous sommes en mode réactif plutôt que proactif [*Difficultés techniques*].

Le président: Merci, monsieur Bruno. Pourriez-vous baisser un peu votre micro, s'il vous plaît?

Merci, madame Kusie. Ce sont d'excellentes questions.

Je vais maintenant donner la parole à Mme Jaczek, du Parti libéral.

Madame Jaczek, vous avez la parole pour six minutes.

Mme Helena Jaczek (Markham—Stouffville, Lib.): Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, à tous les témoins d'aujourd'hui, je dirais que vous avez exprimé vos positions de façon incroyablement claire. Vous nous avez fait part de votre anxiété et de votre frustration, surtout en ce qui concerne le temps qu'il faut pour vous offrir le programme d'aide que notre gouvernement s'est engagé à mettre en place.

Une chose que j'ai apprise en tant que membre de ce comité, c'est à quel point le secteur de l'aviation est complexe. Nous en avons de nombreux représentants ici aujourd'hui, et nous en avons eu beaucoup mardi également. Nous voulons vraiment nous assurer que les préoccupations de toutes les parties seront prises en compte dans ce programme d'aide, et vous avez clairement expliqué les effets dévastateurs que la pandémie a eus sur vous.

Ma première question s'adresse à M. Best.

Monsieur Best, vous avez parlé des changements aux niveaux de service proposés par Nav Canada, et je me demandais quel rôle Transports Canada joue lorsqu'on propose de modifier les niveaux de service. Pourriez-vous nous en dire plus sur le fonctionnement du processus?

M. Doug Best: En ce qui concerne les examens du niveau de service qui sont effectués dans toutes les tours de contrôle, la décision revient en fin de compte au ministre des Transports. Il aura le pouvoir d'approuver ou de rejeter le rapport, si celui-ci se retrouve sur son bureau.

Pour ce qui est du service dans les centres de contrôle régional, la situation est différente. C'est strictement réglementé par Nav Canada. Bien entendu, ils doivent fournir le service, et s'ils ne sont pas en mesure de le faire, le ministre devra évidemment intervenir également. Cependant, la plupart du temps, la dotation en personnel des centres de contrôle régional relève strictement de Nav Canada; c'est de son ressort.

Mme Helena Jaczek: D'accord, merci. Je crois comprendre que le ministre, ou le ministère, pourrait également participer à l'évaluation.

En ce qui concerne les mises à pied de contrôleurs aériens, je suppose que Nav Canada a utilisé la subvention salariale d'urgence dans une certaine mesure. Pourriez-vous nous dire combien de mises à pied permanentes ont eu lieu?

M. Doug Best: Oui, Nav Canada a utilisé la subvention salariale. Aux dernières nouvelles, Nav Canada perdait environ 1,3 million de dollars par jour, et sans cette subvention, il se serait agi d'environ 1,8 million de dollars par jour.

Pourriez-vous répéter la deuxième partie de votre question?

• (1620)

Mme Helena Jaczek: J'aimerais savoir quelle est la proportion de mises à pied permanentes. Autrement dit, y a-t-il des employés mis à pied qui pourraient être rappelés et qui ont accès aux prestations?

J'essaie simplement de me faire une idée du nombre de mises à pied permanentes.

M. Doug Best: La réduction permanente à Nav Canada est d'environ 750 personnes jusqu'à maintenant. Nous en étions à environ 5 200, mais nous en sommes maintenant à environ 4 500, et il y en aura d'autres, comme on l'a mentionné. Pour ce qui est des mises à pied permanentes, c'est un peu différent. Certaines personnes se sont prévaluées des incitatifs à la retraite anticipée. Je peux également vous dire que nous avons eu 150 stagiaires — notre avenir — qui ont été congédiés le 22 septembre, de sorte qu'il n'y aura personne pour prendre notre relève lorsque les vieux comme nous prendront leur retraite à un moment donné.

Mme Helena Jaczek: Vous pourriez peut-être nous en dire un peu plus sur ces stagiaires. Je crois comprendre qu'il faut environ trois ans pour avoir la qualification de contrôleur de la circulation aérienne. Certains de ces stagiaires venaient-ils de commencer leur formation? En avons-nous gardé certains qui étaient peut-être sur le point de la terminer? Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet?

M. Doug Best: En ce qui concerne les stagiaires, nous en avons plusieurs dans le système — un petit nombre, je suppose, à l'heure actuelle. On les a gardés et ils étaient très près de répondre aux exigences. Il faut plus de deux ou trois ans. Dans certains cas, c'est moins, selon l'endroit où vous travaillez, mais la formation dure environ une année, suivie d'un an de formation en cours d'emploi.

Mme Helena Jaczek: Je vais passer à M. Giguere.

Je me souviens très bien de vous lorsque j'étais à l'Assemblée législative de l'Ontario et que vous avez été nommé administrateur en chef des opérations chez Ornge, quand l'entreprise était en pleine refonte, devrais-je dire.

Monsieur Giguere, d'après votre expérience avec l'Association des pilotes d'Air Canada... Évidemment, la sécurité est absolument cruciale. Vos pilotes ont-ils ressenti de l'anxiété à l'égard de ce que M. Best a dit au sujet de la sécurité et des niveaux de service?

Le président: L'écran de M. Giguere semble figé.

Nous avons perdu M. Giguere.

Toutes mes excuses, madame Jaczek. Peut-être qu'un des députés qui vous suivra pourra poser la même question.

Mme Helena Jaczek: Merci.

Le président: Nous allons maintenant passer au Bloc.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes.

[Français]

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

Monsieur Mueller, j'ai bien aimé vous entendre parler de l'importance d'avoir une stratégie en matière d'aérospatiale. Au Québec, ce secteur est notre principale source d'exportation. Les travailleurs de cette industrie touchent également de bons salaires. Malheureusement, on a l'impression que ce secteur a été négligé par le gouver-

nement, non seulement pendant la pandémie, mais avant cela aussi. Par exemple, le gouvernement avait refusé de reconnaître l'importance d'une supergrappe de l'aérospatiale à Montréal.

J'aimerais savoir si vous avez eu l'occasion de parler à des représentants du gouvernement et de leur demander pourquoi on ne met pas en place une stratégie en matière d'aérospatiale et pourquoi on n'offre pas d'aide à ce secteur.

[Traduction]

M. Mike Mueller: Je vous remercie de la question. Nous apprécions certainement l'appui de votre collègue de notre caucus de l'aérospatiale.

Je dirais que nous avons demandé une approche et une stratégie sectorielles, en étroite collaboration avec nos collègues du Québec. Nous avons compris auparavant que ce n'était pas une priorité pour le gouvernement et que c'était une option stratégique. Nous n'étions pas d'accord avec cela, mais nous avons compris qu'il s'agissait d'une option stratégique. Ce que nous ne pouvons pas comprendre à l'heure actuelle, même en entendant tous les autres témoins et en voyant les défis liés à la COVID-19 auxquels fait face notre industrie, c'est pourquoi ce n'est pas une option, surtout quand nos concurrents redoublent d'efforts à l'égard de ce genre de stratégies.

Je dirai seulement que nos emplois sont bien rémunérés, avec des salaires qui sont 25 % plus élevés que la moyenne dans le secteur manufacturier. C'est absolument essentiel. Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, l'avantage concurrentiel que nous avons ici, au Canada et au Québec, c'est notre main-d'oeuvre qualifiée. Sans ce soutien, je crains que nous perdions cet avantage concurrentiel. Nous avons une réelle occasion de contribuer à la relance économique grâce à un secteur comme le nôtre.

• (1625)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Donc, on vous a fait comprendre que le domaine de l'aérospatiale n'était pas une priorité pour ce gouvernement.

[Traduction]

M. Mike Mueller: Nous cherchons une approche sectorielle. Nous pouvions comprendre l'approche généraliste que le gouvernement avait adoptée auparavant. Nous n'étions pas d'accord, mais nous cherchons certainement du soutien pour notre secteur et nous soutenons cette stratégie globale. Je suis d'accord avec les autres témoins pour dire qu'il est maintenant temps d'aller de l'avant.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: On parle présentement de l'aide au secteur aérien que le gouvernement promet depuis une éternité. On se demande si cela va aboutir. On entend aussi parler d'entreprises qui annulent des commandes d'avions qui seraient produits au pays, par exemple les appareils A220, produits à Mirabel.

Pensez-vous que, parmi les conditions de l'aide qui serait offerte par le gouvernement, on devrait exiger de privilégier l'achat d'avions fabriqués ici, plutôt que l'achat d'appareils comme les 737 MAX, fabriqués ailleurs et qui ont été cloués au sol très longtemps?

[Traduction]

M. Mike Mueller: C'est pourquoi nous demandons une approche et une stratégie propres à chaque secteur, afin que le gouvernement collabore avec l'industrie pour s'attaquer à certains des différents problèmes que vous avez mentionnés.

En ce qui concerne cette stratégie globale, c'est quelque chose qui est nécessaire. Cela arrive à point nommé et il faut agir maintenant.

[Français]

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

Monsieur Best, vous avez mentionné tout à l'heure que, l'année dernière, les cadres et les dirigeants de NAV CANADA avaient décidé de s'octroyer de généreuses primes totalisant environ 7 millions de dollars.

Peut-être que vous pourrez m'en dire davantage, mais il semblerait qu'au moment où l'on a décidé de réduire les services, le nombre d'employés et la sécurité, la priorité de la direction était plutôt de se faire des cadeaux, et non de s'occuper de ces questions.

[Traduction]

M. Doug Best: Oui, il semble que la direction de Nav Canada se soit accordé des primes et ait décidé de mettre des gens à pied, mais en réalité, je pense que c'est Nav Canada elle-même qui est le mieux placée pour répondre à la question.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: J'aimerais aussi savoir si, selon vous, les réductions de services qui ont eu lieu ont mis en péril la sécurité en ce qui concerne le contrôle aérien.

[Traduction]

M. Doug Best: Je suis désolé. L'interprétation a été très courte. Peut-on la répéter, s'il vous plaît?

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous demandais si les réductions de services avaient eu une incidence sur la sécurité du transport aérien et si celles envisagées en auraient une aussi.

[Traduction]

M. Doug Best: Absolument. La sécurité du grand public est primordiale pour les contrôleurs aériens. Nav Canada n'a pas ses priorités à la bonne place. Elles ne sont pas axées sur la sécurité ou la stabilité économique de l'industrie de la navigation aérienne. Nous sommes absolument déterminés à protéger l'espace aérien canadien et tous ceux qui l'utilisent.

Le président: Merci, monsieur Best.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Nous allons maintenant passer au NPD, avec M. Cannings.

Bienvenue, monsieur Cannings. Je vois que vous remplacez M. Bachrach. Je tiens également à mentionner, avant de vous donner la parole, la présence de Mme Elizabeth May.

Madame May, bienvenue. C'est un plaisir de vous avoir parmi nous. Nous allons vous accorder du temps au troisième tour. M. Bittle a eu l'amabilité de vous céder ses cinq minutes.

• (1630)

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Merci, monsieur le président. Je l'apprécie beaucoup.

Le président: Aucun problème, madame May.

Monsieur Cannings, vous avez la parole pour six minutes.

M. Richard Cannings (Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest, NPD): Merci, monsieur le président.

J'aimerais commencer par remercier tous les témoins d'être venus. J'entends votre message sur la situation de l'industrie.

Ma circonscription compte trois aéroports régionaux qui ont tous été durement touchés. Je sais que si M. Bachrach était ici, il aurait le même message. Je crois qu'il y a cinq aéroports régionaux dans sa circonscription. J'ai Penticton, Castlegar et Trail. Air Canada s'est complètement retirée de ma circonscription. Auparavant, il y avait plusieurs vols par jour. Cela pose un énorme problème dans ma circonscription pour le transport des voyageurs. Comme cela a été mentionné, il y a aussi les problèmes de fret.

J'aimerais également faire remarquer aux représentants des aéroports de l'Atlantique que l'aéroport de Sydney, que vous avez mentionné, porte le nom du cousin de ma grand-mère, J.A.D. McCurdy, un véritable héros dans la famille. J'ai donc un intérêt personnel dans cet aéroport également, en ce sens.

Nous nous soucions tous de la viabilité de l'industrie, surtout en ce qui concerne les routes régionales. Au début de décembre, j'ai parlé en personne avec le ministre Garneau au sujet des mesures de soutien du secteur qui étaient apparemment en cours de négociation à l'époque. Il m'a dit que les discussions se poursuivaient.

J'aimerais tout d'abord demander à M. Ferguson si le gouvernement a invité son syndicat à participer à ces pourparlers et s'ils portent sur ce qu'il réclame pour soutenir les travailleurs qu'il représente.

M. Derek Ferguson: Pour commencer, nous n'avons reçu aucune réponse de l'ancien ministre Garneau. Nous avons communiqué à maintes reprises pour parler de ces questions, mais nous n'avons toujours pas obtenu de réponse.

L'AIMTA est d'avis que le rétablissement des aéroports régionaux et des routes régionales doit faire partie de tout plan qui se concrétisera. Cela pourrait même signifier certaines de ces petites routes, etc. Le gouvernement devrait peut-être songer à y participer, à entreprendre une sorte de nationalisation de ces routes, parce que les petites collectivités — pas seulement nos membres, mais les collectivités — compte tenu de l'isolement, etc., et de la protection des biens et des services, doivent faire partie de tout plan.

M. Richard Cannings: Merci. Je reviendrai peut-être sur ce sujet si j'en ai le temps plus tard, mais j'aimerais aborder la situation de Nav Canada et du contrôle du trafic aérien, surtout en ce qui concerne Castlegar, qui dessert une assez grande région. Il faudrait quatre heures à une personne pour se rendre à l'aéroport suivant, si elle ne peut pas débarquer ou embarquer à Castlegar. Il y a toujours eu des problèmes de fiabilité pendant l'hiver à cause des conditions météorologiques, mais on a travaillé fort et dépensé beaucoup d'argent pour régler ces problèmes.

Maintenant, l'administration de l'aéroport est très inquiète, car la fermeture de sa tour est à l'étude par Nav Canada. Si elle est fermée, bien sûr, tous ces efforts ne serviront à rien. Il pourrait être très difficile de reprendre le service de façon significative.

J'aimerais commencer par M. Best au sujet de la sécurité dans les aéroports comme celui-là, surtout celui de Castlegar, où vous êtes dans une région montagneuse. Si vous aviez une tour automatisée, quels seraient les problèmes qui rendraient très difficile la desserte de cet aéroport?

• (1635)

M. Doug Best: Je vous remercie de la question.

En ce qui concerne Castlegar, il s'agissait auparavant d'une tour de contrôle du trafic aérien. Il s'agit maintenant d'un service consultatif d'aéroport. C'est sur la liste des services que Nav Canada envisage de fermer. C'est là que travaillent les spécialistes de l'information de vol. Ils fournissent des avis météorologiques et conseillent les pilotes et les utilisateurs de l'aéroport sur ce qui se passe à un moment précis.

Le contrôle de la circulation aérienne est un service différent. Nous assurons l'espace réel de tous les avions. Nous prenons la décision pour le pilote, plus ou moins, en lui permettant de se soucier seulement de piloter l'avion et non pas de ce qui se passe autour de lui.

En ce qui concerne la difficulté d'atterrir dans des endroits comme Castlegar, Whitehorse et les régions montagneuses, sans les services de vol et de contrôle de la circulation aérienne, c'est extrêmement difficile. Je crois que M. Giguere, un pilote très expérimenté, peut répondre lui-même à cette question, mais cela rend absolument... la sécurité est primordiale.

M. Richard Cannings: Merci. J'allais justement donner la parole à M. Giguere pour répondre à cette question.

M. Rob Giguere: Merci, et désolé pour les problèmes de connectivité.

De toute évidence, un examen et une étude de haut niveau s'imposent, mais il suffit de dire que les aéroports contrôlés, comme tout ce qui touche l'aviation, posent la question de la gestion du risque. Un aéroport contrôlé qui a réduit ses risques rend les opérations plus efficaces, ce qui réduit également l'empreinte carbone. Il y a donc un lien clair.

Le président: Merci, monsieur Giguere. Merci, monsieur Cannings. Très bien.

Nous allons maintenant passer au deuxième tour. Nous avons cinq minutes chacun pour les conservateurs et le Parti libéral. Nous allons commencer par M. Soroka, du PCC, et nous entendrons M. Rogers, du Parti libéral, suivi de M. Barsalou-Duval et de M. Cannings, pour deux minutes et demie chacun.

Nous allons commencer par M. Soroka.

Monsieur Soroka, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Gerald Soroka (Yellowhead, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins de leur présence.

Ma première question s'adresse à M. Mueller et à M. Giguere.

Je ne peux m'empêcher de penser que, chaque fois que tous ceux qui ont pris la parole devant notre comité ont parlé de la subven-

tion salariale comme de la seule chose qu'on ait vraiment offerte pour aider l'industrie. C'est presque une garantie qu'on vous offre: prenez votre subvention de 75 %, l'industrie va continuer de fonctionner normalement, tout va bien aller et on n'aura pas besoin d'en faire plus. C'est l'impression que me donnent tous les témoins.

La question que je vous pose à tous deux est la suivante: lorsque vous rencontrez des représentants du gouvernement et que vous leur dites que vous avez besoin de plus d'aide, est-ce qu'ils vous écoutent ou est-ce qu'ils se contentent de vous féliciter et de vous remercier d'être venus? Qu'est-ce qu'ils vous disent et est-ce qu'ils essaient de vous aider de quelque façon?

Je vais commencer par M. Mueller.

M. Mike Mueller: Pour ce qui est de la subvention salariale, elle a été absolument vitale pour nous. Une des choses que nous aimerions à l'avenir, c'est de la voir prolongée au-delà du terme annoncé, pour des secteurs comme le nôtre qui sont plus durement touchés.

Quant à la question plus générale d'une aide propre à notre secteur, je crois que le gouvernement est à l'écoute, mais le temps est venu d'agir. Si vous regardez des pays concurrents comme la France, dans le seul secteur aérospatial, elle a injecté 1,7 milliard de dollars dans l'innovation, les technologies vertes. Quand on voit ce qui se passe sur la scène internationale, je suis d'accord avec les autres témoins pour dire que le temps est venu d'agir, de nous accorder cette aide.

La subvention salariale permet à peine à quelques-uns de survivre; dans tout le secteur de la défense, 20 % des employés ont été mis à pied. C'est malheureux, mais du côté civil, les mises à pied atteignent 50 %. Certains des autres témoins peuvent vous en parler. C'est terrible. Nous avons besoin d'aide.

Pour répondre à votre première question, à savoir si je pense que le gouvernement est à l'écoute, je dirais que oui, mais le temps est venu d'agir.

M. Gerald Soroka: Monsieur Giguere, qu'en pensez-vous?

M. Rob Giguere: Je suis d'accord avec M. Mueller pour dire qu'il est temps d'agir. La subvention salariale est une bonne chose, bien sûr, mais elle s'adresse aux employés qui sont encore là. Chez Air Canada, dans notre groupe en particulier, il y a eu beaucoup de mises à pied. Pour l'ensemble de l'entreprise, on en compte 20 000, donc il est clair que l'aviation a besoin d'aide. D'autres pays du G7 ont énormément aidé leurs compagnies aériennes. Il n'y a encore rien au Canada. Nous gardons espoir.

C'est important, parce que sinon, Air Canada et les compagnies aériennes du Canada seront désavantagées à l'avenir par rapport à d'autres transporteurs.

• (1640)

M. Gerald Soroka: Je vous remercie.

Monsieur Best, vous avez très bien décrit la situation des contrôleurs aériens et de la sécurité. Je comprends qu'à l'heure actuelle, il n'y a pas autant de vols qui aboutissent dans un grand nombre d'aéroports, mais ce qui m'inquiète, c'est l'avenir de la sécurité aérienne si nous n'avons plus le personnel pour l'assurer. Comment allons-nous jamais pouvoir rétablir notre industrie si nous ne l'aiderons pas dès maintenant?

M. Doug Best: C'est bien pour cela que je suis ici aujourd'hui. Nous avons un objectif: que le Canada préserve le savoir-faire de calibre mondial qu'il possède. Nous ne pouvons pas laisser se prendre des décisions imprévoyantes comme les mises à pied de contrôleurs de la circulation aérienne. La sécurité est primordiale et elle s'en ressentira. Nous manquons de personnel et sans nous, croyez-moi, la reprise économique sera très lente.

M. Gerald Soroka: Monsieur Best, c'est justement ce qui me préoccupe, qu'ils soient mis à pied. Est-ce qu'ils vont travailler dans une autre industrie ou dans un autre pays? Est-ce qu'ils vont rester au Canada ou bien déménager carrément dans un autre pays où le service aérien est de meilleure qualité?

M. Doug Best: C'est une bonne question. Je peux vous dire que, parmi les contrôleurs aériens qui ont déjà reçu un avis de licenciement, plusieurs cherchaient déjà un emploi ailleurs dans le monde. Nous sommes très qualifiés. Nous sommes en demande et il y a une pénurie de personnel dans le monde, depuis au moins une décennie, sinon plus. Il y aura un exode des cerveaux et nous aurons perdu des compétences.

Le président: Merci, monsieur Best.

Merci, monsieur Soroka.

Nous passons maintenant au prochain intervenant, M. Rogers, du Parti libéral, qui dispose de cinq minutes.

Monsieur Rogers, vous avez la parole.

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

Merci à tous les témoins de nous exposer aujourd'hui les nombreuses difficultés auxquelles font face leurs organisations, leurs membres et leurs employés.

Je m'adresse en particulier à M. Stanford et à Mme Pasher, de l'Association des aéroports du Canada atlantique. J'ai un gros dilemme, parce qu'ici, à Terre-Neuve-et-Labrador et dans le Canada atlantique, beaucoup de gens sont d'avis que nous devons continuer de limiter strictement les déplacements. Les gens se plaignent souvent du fait que les seuls cas que nous avons à Terre-Neuve-et-Labrador viennent de voyageurs. Comme vous le savez, évidemment, la bulle de l'Atlantique est en place et elle impose de nombreuses restrictions aux déplacements, comme dans d'autres régions rurales du Canada, j'en suis sûr.

La fermeture de routes aériennes régionales et les répercussions sur les aéroports comme celui de Gander, et sur Nav Canada, tout près de chez moi — à une heure de route — ont causé beaucoup de stress. C'est affligeant, à vrai dire. Malgré les mesures annoncées par notre gouvernement, la situation est encore très difficile. Comme vous, je veux qu'on trouve une solution le plus rapidement possible.

J'aimerais que vous nous parliez tous deux de la bulle de l'Atlantique et que vous nous disiez si c'est la véritable raison pour laquelle nous avons un bilan de santé enviable dans le Canada atlantique, où on compte très peu de cas.

M. Derrick Stanford: Je peux répondre.

La bulle de l'Atlantique a joué son rôle au début de la pandémie, lorsqu'il y avait encore beaucoup d'inconnues. Ce que nous aimerions voir maintenant, c'est un mélange de science et de précautions. Comme vous, nous ne voulons rien faire qui soit dangereux, mais plus notre industrie ralentit, plus elle tend à l'inertie et plus il

devient difficile de la relancer. Il apparaît de moins en moins raisonnable d'essayer de garder en attente indéfiniment une infrastructure de cette taille.

• (1645)

M. Churence Rogers: Je vous remercie de cette réponse, monsieur Stanford.

J'invite Mme Pasher à nous donner son avis.

Mme Monette Pasher: Je pense que pas un seul Canadien de l'Atlantique ne se réjouirait pas des mesures de sécurité ayant été prises. Après plus de 10 mois, nous avons maintenant plus d'outils à notre disposition. Nous avons vu la Nouvelle-Écosse déployer une stratégie de dépistage rapide, et nous devons trouver de nouvelles façons de dépister, de retracer, de répéter et de le faire encore et encore pour que la relance de notre secteur se fasse en toute sécurité.

Nous devons nous y prendre des mois à l'avance avant de pouvoir reprendre l'air. Il ne suffit pas d'appuyer sur un bouton pour rouvrir d'un seul coup toutes nos routes aériennes. Il s'agit davantage de planifier l'avenir et de trouver de nouvelles façons d'aller de l'avant. C'est ce que nous demandons à nos gouvernements provinciaux également, et nous demandons au gouvernement fédéral de nous aider à traverser cette période de léthargie.

M. Churence Rogers: Je vous remercie tous deux de vos réponses. Je peux vous assurer que les députés du Canada atlantique s'inquiètent énormément de voir disparaître toutes ces routes régionales et de voir souffrir des aéroports comme ceux de Gander, du Labrador, de Deer Lake et de tant d'autres endroits. Je vous suis vraiment reconnaissant d'être ici aujourd'hui, de me donner votre avis et d'en faire part au Comité.

Le président: Merci, monsieur Rogers.

Avez-vous d'autres questions?

M. Churence Rogers: Non, c'est tout, monsieur le président.

Le président: Il vous reste une minute.

Je vais peut-être revenir à Mme Jaczek pour voir si elle veut finir de questionner M. Giguere, après l'interruption de tout à l'heure.

Madame Jaczek, vous avez la parole pour environ 40 secondes.

Mme Helena Jaczek: Merci, monsieur le président.

Monsieur Giguere, j'espère que vous êtes branché maintenant.

Ma question portait sur les changements proposés par Nav Canada en ce qui concerne les niveaux de service, comme le soulignait M. Best. Du point de vue des pilotes, le contrôle de la circulation aérienne est évidemment essentiel à la sécurité des vols. Avez-vous entendu des préoccupations à cet égard, ou pensez-vous que Transports Canada saura gérer la situation?

M. Rob Giguere: Évidemment, Transports Canada a un œil là-dessus.

Comme je disais tantôt, la capacité d'avoir un contrôleur bien entraîné qui assure l'espacement et le contrôle de la circulation aérienne vers un aéroport réduit les risques en général. L'exploitation est plus efficace et l'empreinte carbone s'en trouve réduite.

Il va sans dire que nos équipages ne volent pas si les conditions ne sont pas jugées sécuritaires, mais il y a aussi d'autres procédures, des retards, etc., qui influent sur l'exploitation. Idéalement, la présence de contrôleurs dans nos aéroports est évidemment la bonne solution et la meilleure façon possible de gérer les risques.

Le président: Merci, monsieur Giguere, madame Jaczek et monsieur Rogers.

Comme toujours, monsieur Rogers, c'est bon de vous avoir aux alentours.

M. Churence Rogers: Merci.

Le président: Nous passons maintenant au Bloc québécois, pour deux minutes et demie.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

[Français]

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

Je vais m'entretenir avec M. Ferguson, représentant de l'AIMTA.

Dans votre allocution, vous avez parlé du fait que des avions, particulièrement des appareils d'Air Canada, étaient entretenus à l'étranger ou stationnés dans le désert à l'étranger.

Je ne sais pas si vous l'avez évoqué, mais, de mon côté, j'ai aussi entendu des doléances de travailleurs. Par exemple, ils mentionnaient qu'il y avait une volonté de convertir certains aéronefs en avions-cargos, mais que les contrats n'étaient pas donnés ici, au Canada. D'autres m'ont parlé de la Subvention salariale d'urgence du Canada, qui n'était pas utilisée pour maintenir les employés en poste.

J'aimerais savoir si, selon vous, ces éléments doivent être considérés avant qu'on donne une aide à une compagnie aérienne comme Air Canada. Au bout du compte, notre objectif, c'est de faire travailler les gens ici.

[Traduction]

M. Derek Ferguson: Oui, je suis bien d'accord avec vous. S'il y a du travail qui devrait être fait au Canada, nos travailleurs sont qualifiés et bien capables de le faire.

Nous avons cru comprendre qu'il y avait pas mal d'avions stationnés à l'étranger et que certains avaient besoin d'un entretien de base. Nous pensons que tout l'entretien nécessaire pour remettre les avions en service devrait se faire ici, au Canada. Nos membres ont les compétences voulues.

À l'heure actuelle, par exemple, quelque 1 200 de nos techniciens ont été mis à pied. Ce sont des membres compétents. Où vont-ils trouver un emploi qui correspond à leurs compétences? Nous pensons qu'il y a lieu d'entretenir ces avions au Canada. Avant qu'Air Canada ne bénéficie d'une subvention ou d'un plan d'aide quelconque, tout travail dont nos membres peuvent se charger devrait se faire ici.

• (1650)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Selon vous, monsieur Ferguson, est-ce que la modification apportée par le gouvernement à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada a ouvert la porte à ce genre de pratiques?

[Traduction]

M. Derek Ferguson: Il y a plusieurs années, il y a eu la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, qui a permis de transférer à l'étranger une partie de l'entretien lourd. Ce serait au gouvernement d'y voir.

Le président: Merci, monsieur Ferguson.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Nous passons maintenant à M. Cannings.

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

M. Richard Cannings: Merci.

J'aimerais poursuivre avec M. Ferguson.

Il a beaucoup été question de la subvention salariale, dont l'industrie a fait largement usage. C'est vraiment le principal soutien auquel elle a eu droit. Je me demande si vous avez des commentaires à faire sur la façon dont la subvention salariale a pu toucher vos membres et si elle a été utilisée comme elle était censée l'être, c'est-à-dire pour garder les gens au travail afin qu'ils puissent conserver leur emploi et leurs prestations, etc. Quelle pouvait être l'interaction avec l'assurance-emploi dans ce cas?

Pourriez-vous nous dire comment, à votre avis, la subvention salariale a fonctionné et quelle autre forme vous lui donneriez si vous en aviez l'occasion?

M. Derek Ferguson: Comme je le disais plus tôt, la subvention salariale a été avantageuse pour nos membres, mais avec le temps, la plupart des entreprises ont cessé de payer le complément de 25 % et n'ont plus utilisé la subvention que pour préserver les postes des travailleurs actifs.

À notre avis, ce n'était pas ce que le gouvernement avait en tête à l'époque, soit de garder les travailleurs sur la liste de paye et de garder les employés actifs. Après le mois de juin, lorsqu'on l'a modifiée, la mesure est devenue moins attrayante pour les employeurs et la plupart ne se sont pas réinscrits.

M. Richard Cannings: Pour gagner du temps, je vais poursuivre avec vous, monsieur Ferguson, et vous poser des questions sur les aides sectorielles proposées qui, je l'espère, sont en cour de négociation. Avez-vous d'autres idées sur le genre de conditions que vous pourriez imposer à ce soutien dans l'intérêt de vos membres?

M. Derek Ferguson: Comme je l'ai dit plus tôt, cette aide devrait être axée sur les travailleurs. L'argent ne devrait pas aller aux entreprises pour notamment servir à rémunérer les dirigeants. L'intérêt ici est de garder ou de faire revenir les gens au travail.

Pour en revenir à ce dont vous parliez tout à l'heure, nous sommes convaincus de la nécessité de maintenir les réseaux régionaux en prévision d'une reprise.

• (1655)

Le président: Merci, messieurs Ferguson et Cannings.

Nous allons maintenant passer au PCC.

Monsieur Kram, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Je remercie tous les témoins de leur présence.

Je me propose de poser quelques questions à M. Best, de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien. Comme vous l'avez mentionné en ouverture, Nav Canada étudie actuellement la possibilité de fermer sept tours de contrôle de la circulation aérienne au Canada et de mettre à pied les contrôleurs aériens.

Tout d'abord, pouvez-vous donner au Comité une idée de ce que fait un contrôleur aérien au quotidien pour assurer la sécurité aérienne?

M. Doug Best: Je comparerais son travail à celui d'un policier à une intersection où il n'y a pas de feux de circulation rouge ou dont les feux sont éteints. Cet agent dirige la circulation pour s'assurer que tout se déroule bien et en toute sécurité. C'est exactement ce que font les contrôleurs aériens, mais à un niveau beaucoup plus exigeant parce que les avions ne peuvent pas s'arrêter en vol. Tout est très fluide.

C'est exactement ce que nous faisons. Nous favorisons en permanence le déplacement des avions, nous nous assurons qu'ils passent d'une porte d'embarquement au départ à une autre à l'arrivée en toute sécurité.

M. Michael Kram: Très bien.

On a dit à quelques reprises devant ce comité que le redémarrage du secteur du transport aérien après la pandémie ne se fera pas comme si on allumait un interrupteur. Si Nav Canada fermait ces tours de contrôle de la circulation aérienne et mettait à pied des contrôleurs aériens, à quel genre de défis, selon vous, l'organisation serait-elle confrontée et quelles pourraient être certaines des répercussions sur le public voyageur advenant qu'il faille rouvrir toutes ces tours de contrôle et réembaucher tout le personnel après la pandémie?

M. Doug Best: Eh bien, j'espère qu'ils resteront autour après leur mise à pied. Et s'ils ne sont plus là parce qu'ils auront été récupérés par d'autres fournisseurs de services de navigation aérienne ailleurs dans le monde... Comme je l'ai dit, tous les stagiaires, à l'exception d'une poignée, ont été congédiés en septembre.

Pour ce qui est de nos effectifs avant la COVID, si vous remon- tez au 12 mars — journée que nous aimons à citer —, nous étions à court d'un peu plus de 13 % de spécialistes. L'année précédente, Nav Canada a dépensé 100 millions de dollars en heures supplémentaires, et avec tous les incitatifs de départ à la retraite qui sont maintenant offerts et les mises à pied potentielles, il pourrait nous manquer plus de 20 % des effectifs.

Si l'on pense que les compagnies aériennes et les services aériens vont reprendre un jour — ce que croient tous les participants à cet appel — il ne faut pas s'attendre à ce que nous soyons immédiatement au rendez-vous, comme nous l'avons toujours été par le passé, ou du moins le plus souvent. Il faudra des années pour se remettre de cette crise.

M. Michael Kram: Je vois.

Mardi, le Comité a entendu les témoignages de représentants de la FIOE et de l'IPFPC, deux des autres syndicats qui représentent des travailleurs de Nav Canada. Ces deux syndicats proposent une subvention de 750 millions de dollars à Nav Canada, sous réserve d'un moratoire sur les mises à pied. L'Association du contrôle du trafic aérien partage-t-elle la position des deux autres syndicats?

M. Doug Best: Oui, entièrement. Comme je l'ai dit en ouverture, nous espérons que le gouvernement accordera une subvention à

Nav Canada pour lui permettre de ne pas licencier d'employés du tout, de sorte que nous puissions être là au moment opportun.

M. Michael Kram: Avez-vous pu rencontrer le ministre des Transports, le ministre récemment assermenté ou son prédécesseur, pour présenter vos plans concernant Nav Canada?

M. Doug Best: Oui, nous avons rencontré le ministre Garneau lors d'une assemblée communautaire organisée par Unifor et Jerry Diaz. Depuis que le nouveau ministre des Transports est en poste, nous ne l'avons pas rencontré.

M. Michael Kram: Pouvez-vous dire au Comité ce que l'ancien ministre des Transports a dit quand vous lui avez soumis vos plans?

M. Doug Best: Il a dit: « Merci. Nous allons en reparler. »

M. Michael Kram: Et il vous en a reparlé?

● (1700)

M. Doug Best: Le ministre, par l'entremise de certains de ses adjoints, a répondu à certaines de nos préoccupations. Nous avons eu des rencontres ensuite, mais aucune décision n'a évidemment été prise jusqu'ici.

Le président: Monsieur Kram, soyez bref.

M. Michael Kram: D'accord.

Monsieur Best, savez-vous pourquoi?

M. Doug Best: Honnêtement, non. Nous avons parlé à d'autres membres du gouvernement, au Cabinet du premier ministre, ainsi qu'à plusieurs autres députés — dont M. Bittle, je crois —, mais comme je l'ai dit, jusqu'à maintenant, il n'y a pas eu de décision.

Le président: Merci, monsieur Best.

Merci, monsieur Kram.

Nous allons maintenant passer au Parti libéral du Canada.

Monsieur Sidhu, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Je remercie tous nos témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

Monsieur Bruno, dans votre déclaration préliminaire, vous avez dit avoir établi un partenariat avec le gouvernement, l'Université de la Colombie-Britannique et d'autres acteurs pour des projets pilotes. Pouvez-vous nous en dire davantage sur ce qu'ont donné ces projets pilotes?

M. Gerry Bruno: Oui. Notre expérience dans le cas de [*Difficultés techniques*]. D'abord, le trafic aérien était plutôt limité.

Le président: Monsieur Bruno, pourriez-vous abaisser un peu votre microphone, s'il vous plaît?

Merci.

M. Gerry Bruno: Les essais ont reposé sur quelques centaines de passagers, tous volontaires, et, jusqu'à présent, il ressort que tous ceux qui ont suivi ce processus ont reçu des résultats négatifs.

Non seulement nous avons administré des tests antigéniques pour accélérer le passage des gens, mais nous avons en plus soumis ces échantillons à un examen PCR plus rigoureux [*Difficultés techniques*].

M. Maninder Sidhu: Merci, monsieur Bruno.

Monsieur Giguere. Dans votre déclaration préliminaire, vous avez dit que les soutes des avions étaient pleines de marchandises, tandis que le trafic passagers est en baisse sur les mêmes vols. Je pense que c'est très important. Tandis que le gouvernement envisage d'autres restrictions pour protéger tous les Canadiens contre de nouveaux variants, nous ne pouvons pas oublier le fret essentiel qui transite par nos aéroports.

Je me suis beaucoup entretenu avec des électeurs au sujet des avions et des vols, et bon nombre d'entre eux ne savaient pas exactement combien de marchandises, comme les EPI, les vaccins et d'autres fournitures essentielles, arrivent au Canada à bord d'avions de passagers.

Monsieur Giguere, à mesure que les besoins en matière de santé publique changent et que de nouveaux variants sont signalés, croyez-vous que le gouvernement devrait imposer des restrictions encore plus strictes aux déplacements?

M. Rob Giguere: Je pense que le plus important est de faire ce que nous dit la science. Évidemment, tout le monde au Canada veut s'assurer que notre pays est sûr et que nous n'introduisons pas quelque chose que nous ne pouvons pas contrôler du point de vue de la santé publique. En même temps, l'infrastructure de l'aviation au Canada est comme notre réseau électrique, comme notre réseau routier: nous ne pouvons pas la laisser dépérir trop longtemps.

Au début de la pandémie, nous avons envoyé des avions partout dans le monde pour ramasser des EPI. Ils continuent de voler, mais à mesure que le nombre de dessertes diminue et que les réseaux se contractent, la capacité de transporter le fret nécessaire à l'intérieur et à l'extérieur du Canada, qui est un pays commerçant, se trouve réduite.

Il faut considérer le réseau dans son ensemble et en tenir compte dans tout ce que nous faisons afin de ne pas l'affecter par inadvertance.

M. Maninder Sidhu: Merci, monsieur Giguere.

Monsieur Ferguson, vous avez mentionné que la santé et la sécurité sont au premier plan des préoccupations de vos membres et de la population. Vous avez également mentionné qu'environ 22 000 de vos membres travaillent dans le secteur de l'aviation et du transport.

Je vais vous poser la même question qu'à M. Giguere. Je vais d'ailleurs la répéter au cas où vous l'auriez manquée. Au fur et à mesure de l'évolution des besoins en matière de santé publique et de l'apparition de nouveaux variants, le gouvernement devrait-il imposer des restrictions encore plus strictes aux déplacements?

M. Derek Ferguson: Nous estimons également, compte tenu notamment des données scientifiques et de l'avis des autorités de santé publique, qu'il faudra adopter toutes ces mesures parce que nous sommes tous pour la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs, mais aussi de la santé et de la sécurité des voyageurs.

Nous ne voudrions pas faire partie d'un système qui nuirait à la santé et à la sécurité du public ou de nos membres.

• (1705)

M. Maninder Sidhu: Monsieur le président, je sais qu'il me reste peu de temps, mais ce sera ma dernière question.

J'ai une question semblable pour M. Bruno, au sujet des restrictions supplémentaires imposées aux voyages internationaux. Je sais

que les administrations de divers aéroports ont des opinions différentes à ce sujet, alors j'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Gerry Bruno: Je pense que nous sommes tous très conscients de la menace que font actuellement peser les variants. Les mesures prises par le gouvernement seront nécessaires pour une courte période en attendant que les choses aillent mieux. Après cela, il nous faudra un plan [*Difficultés techniques*].

Le président: Merci, monsieur Bruno.

Merci, monsieur Sidhu.

Nous allons maintenant passer au troisième tour. La parole est à M. Shipley pour cinq minutes. Il sera suivi de M. El-Khoury, puis, pour deux minutes et demie, de M. Barsalou-Duval et de M. Cannings.

Nous allons commencer par M. Shipley.

Monsieur Shipley, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Doug Shipley (Barrie—Springwater—Oro-Medonte, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins de leur présence.

Mes premières questions s'adresseront surtout à M. Giguere. Merci, monsieur Giguere.

Nous parlons beaucoup des compagnies aériennes et d'avions. Tout ça, c'est du métal, des moteurs et ce genre de choses. J'aimerais que nous parlions du bilan humain.

Aujourd'hui, c'est la Journée « Bell Cause pour la cause », ce qui signifie que nous parlons de problèmes de santé mentale. Je suis passé au travers d'une pile de lettres que je ne prétendrai pas avoir toutes lues. Nous en avons reçu un grand nombre, surtout de pilotes, pas tous de votre compagnie, mais de nombreuses autres compagnies aériennes au Canada. Ces lettres déchirantes, très franchement, étaient tout simplement dévastatrices. Je ne peux qu'imaginer ce que vivent certains de vos membres.

Je veux savoir comment vos membres gèrent leur santé mentale de nos jours. Y a-t-il des programmes qui leur sont offerts pour régler ce genre de problème?

M. Rob Giguere: Tout d'abord, je vous remercie de votre question.

Dans notre cas, 600 membres ont été mis à pied, beaucoup d'autres sont en inactivité et, bien sûr, il reste un énorme contingent de pilotes qui ne travaillent pas aussi fort qu'ils le pourraient. Ils voient non seulement leur profession, mais aussi leur vocation disparaître sans aucun soutien. Il est essentiel que nous travaillions ensemble pour résoudre le problème de [*Difficultés techniques*] dans l'industrie du transport et dans ce réseau vital. Pour ce qui est de la santé de notre [*Difficultés techniques*].

M. Doug Shipley: Un moment s'il vous plaît, monsieur le président. Je n'entends pas sa réponse et je pense qu'elle est importante.

Le président: Oui. Monsieur Giguere, vous êtes haché. Vous devriez peut-être vous débrancher, puis vous rebrancher.

Je vais revenir à M. Shipley.

Monsieur Shipley, vous avez la parole.

M. Doug Shipley: Merci, monsieur le président.

J'espère que nous aurons le temps de revenir à cette réponse, parce que je pense que c'est l'une des réponses les plus importantes que nous puissions obtenir aujourd'hui, mais nous...

Il est de retour. Allez-y, monsieur le président, si vous voulez...

Le président: Monsieur Giguere, pouvez-vous rouvrir votre micro?

M. Rob Giguere: Oui.

Le président: Voilà. Je crois que nous vous avons retrouvé.

Monsieur Shipley, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, nous allons revenir à M. Giguere.

Monsieur Giguere, dans votre réponse, pourriez-vous recommencer du début, parce que vous avez été fréquemment coupé tout à l'heure?

M. Rob Giguere: Je suis désolé. Je vous remercie de m'avoir invité.

Un grand nombre de nos membres ont été mis à pied. Pour les pilotes, c'est plus qu'un gagne-pain, c'est une profession, une vocation. Quand on vous enlève cela alors que vous avez une carrière devant vous et que vous avez une occasion extraordinaire... Le réseau exploité par notre compagnie aérienne est remarquable, tout comme l'est la connectivité dans un petit pays comme le Canada. L'industrie du transport aérien, l'industrie de l'aviation et le secteur aérien au Canada appliquent des normes de sécurité, possèdent une compétence technique et offrent un service à la clientèle reconnus à l'échelle mondiale. C'est ce qui nous passionne tous, et nous devons nous assurer de protéger cela et de nous en occuper afin qu'une fois la pandémie passée, nous puissions prendre la place qui nous revient au sommet de l'industrie et ne pas être désavantagés par rapport à d'autres qui auront réussi à maintenir leur industrie active.

Pour ce qui est de la santé de nos membres, nous y sommes très sensibles et nous surveillons la situation de près. Bien sûr, nous compatissons tous les jours avec ceux d'entre eux qui sont sur le point d'être mis à pied provisoirement et, bien sûr, avec ceux qui attendent de voir ce que l'industrie du transport aérien aura bientôt à leur offrir. Nous sommes dans l'expectative et nous espérons que le gouvernement prendra des mesures et débloquera l'aide dont nous entendons parler depuis un certain temps.

• (1710)

Le président: Merci, monsieur Giguere.

Monsieur Shipley, je vous informe que j'ai arrêté le chronomètre pour cette réponse. Je n'ai donc pas compté le temps deux fois pour deux réponses. Je vais redéclencher le chronomètre pour vous maintenant.

Monsieur Shipley, vous avez la parole.

M. Doug Shipley: Merci, monsieur le président. Voilà qui est très équitable.

Merci de cette réponse, monsieur Giguere. Comme je l'ai dit, nous pouvons parler de tout, mais ce qui compte en réalité, c'est le fait que l'élément humain est important ici et nous voulons nous assurer qu'on s'occupe des gens. Alors, je vous en remercie.

Vous pouvez dire à vos membres que nous nous battons pour eux, et j'espère que nous pourrons tous passer au travers de la crise ensemble. Je sais que tout le monde commence à en avoir assez d'entendre ce genre de propos, mais ce ne sont pas que des vœux

pieux. Nous sommes sérieux, alors vous pourriez transmettre ce message.

J'aimerais que nous parlions un peu plus de vos membres. Dans le cadre de leur formation — et on en a parlé un peu aujourd'hui —, les pilotes ne sont-ils pas tenus d'effectuer un certain nombre d'heures de vol par année pour maintenir leur qualification — je ne veux pas parler de « licence » — ou peu importe? Comment font-ils pour respecter cette exigence, s'ils ne travaillent pas?

M. Rob Giguere: Effectivement. Transports Canada impose certaines exigences que nous respectons dans le cadre de nos divers programmes de formation. Compte tenu de la réduction du nombre de vols, de nombreux pilotes tournent au ralenti, de sorte que, même si 600 d'entre eux sont mis à pied, d'autres n'ont pas pris les commandes depuis un certain temps et attendent une occasion. Bien entendu, ils ne voleront pas tant qu'ils n'auront pas été pleinement formés et qualifiés, ce qui exige d'abord un programme de remise en train, c'est-à-dire un passage sur simulateur de vol, un retour à l'entraînement en ligne sous la supervision d'un commandant de bord instructeur.

C'est pourquoi nous parlons de maintenir l'industrie en vie, de veiller à ce que ces personnes hautement qualifiées conservent leurs compétences, de sorte qu'une fois la pandémie passée, le Canada puisse s'enorgueillir de son secteur de l'aviation et que nous pouvons prendre la place qui nous revient dans le monde, comme nous l'avons fait dans le passé, afin de relier le reste du monde au Canada et vice-versa. Ce raisonnement est tout aussi valable pour tous les aéroports régionaux du Canada qui alimentent les réseaux internationaux des compagnies aériennes. Ils ont tous une importance vitale.

Vous avez vu que j'ai eu des problèmes de connectivité aujourd'hui. C'est pareil pour les compagnies aériennes: c'est une question de connectivité, de pouvoir relier les gens entre eux, les gens à l'industrie, les gens à leur famille, les gens à leur quartier, les gens à leurs proches partout dans le monde, de relier les communautés et les cultures ensemble.

Le président: Merci, monsieur Giguere.

Merci, monsieur Shipley.

M. Doug Shipley: Merci, monsieur le président.

Le président: Nous allons maintenant passer à M. El-Khoury, du Parti libéral.

Monsieur El-Khoury, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Français]

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

Je souhaite la bienvenue à nos invités.

[Traduction]

Je souhaite tout particulièrement la bienvenue à Mme Elizabeth May, ma chère amie.

Bienvenue, madame May.

[Français]

Avant de commencer, j'aimerais mentionner quelque chose. Hier, j'ai regardé une entrevue avec M. Mueller qui m'a vraiment impressionné. Entre autres, j'étais content d'apprendre que l'industrie aérospatiale canadienne se classait au cinquième rang mondial. De plus, le Canada occupe le premier rang mondial pour ce qui est de la qualité de vie, notamment en raison de sa stabilité économique. Nous sommes également des pionniers dans l'accès préférentiel aux marchés. Tous ces éléments combinés nourrissent l'espoir qu'on travaillera afin de modifier, d'améliorer et de promouvoir notre belle industrie.

Ma première question s'adresse à vous, monsieur Mueller. Pensez-vous que l'aide financière aux compagnies aériennes devrait être conditionnelle à ce qu'elles respectent leurs contrats avec vos membres?

[Traduction]

M. Mike Mueller: Je pense que tout ce qui appuie nos membres est une bonne chose. Comme nous l'avons déjà dit, et comme je l'ai mentionné dans ma déclaration liminaire, il est également essentiel d'appuyer les compagnies aériennes, car, au bout du compte, ce sont elles qui achètent les avions civils que nous produisons, qui réparent les avions qu'elles font voler ou qui fabriquent les pièces entrant dans leur fabrication. C'est d'une importance capitale.

Quant à ce dont vous avez parlé — l'interconnectivité mondiale et les chaînes d'approvisionnement mondiales —, il est absolument essentiel de soutenir les chaînes d'approvisionnement et d'appuyer l'industrie au Canada. Quelles que soient les plateformes exploitées, tout ce qui servira à soutenir l'industrie sera, selon moi, bien accueilli.

• (1715)

M. Fayçal El-Khoury: Très bien. Merci.

[Français]

J'ai une deuxième question à vous poser.

Vos membres ont-ils bénéficié de la Subvention salariale d'urgence du Canada? De quelle façon cela a-t-il permis de maintenir en poste les employés que vous représentez?

[Traduction]

M. Mike Mueller: Comme je l'ai dit, la subvention salariale est d'une importance capitale pour notre industrie. Elle nous a permis de garder les employés, et elle a été une bouée de sauvetage. Cependant, comme je le disais, pour véritablement positionner l'industrie aérospatiale, il faut d'abord que les compagnies aériennes recommencent à voler. En outre, le positionnement du Canada dépendra du genre de soutien que les autres pays accorderont à leur industrie nationale... Vous avez parlé de compétitivité mondiale. Nous devons être concurrentiels à l'échelle mondiale. Nous devons être là. Nous avons besoin de l'appui du gouvernement pour être concurrentiels à l'échelle internationale.

Je dis souvent que, dans le secteur forestier, on ne peut pas faire sortir une forêt du Canada, du moins pas facilement, mais dans le secteur aérospatial, une fois que des pans entiers d'activité quittent le Canada, ils ne reviennent pas. Comme l'ont dit les différents témoins présents à cette table, au bout du compte, l'industrie aérospatiale ne relève pas d'un tour de magie. Tout dépend des travailleurs de cette industrie, de la façon dont nous les appuyons pour nous assurer de disposer de terme d'une technologie de pointe, pour nous as-

surer qu'au moment de la reprise, l'industrie canadienne sera bien placée pour en profiter et pour contribuer à la reprise.

M. Fayçal El-Khoury: Très bien. Merci.

[Français]

J'ai une troisième question pour vous.

Pensez-vous qu'il est nécessaire que le gouvernement réagisse rapidement lorsque les besoins en santé publique évoluent? Je pense, par exemple, à l'apparition de nouveaux variants du virus.

[Traduction]

M. Mike Mueller: Tout à fait. Je pense que tout le monde conviendra que les décisions doivent être fondées sur des données scientifiques. Cela dit, une industrie aérospatiale forte au Canada contribue non seulement à l'exploitation des hélicoptères de recherche et de sauvetage, mais aussi aux opérations militaires permanentes, ce que nous ne devons pas perdre de vue.

J'aimerais mentionner autre chose. Je pense qu'il y aurait une façon saine de s'y prendre. Comme nous l'avons vu dans de nombreuses études menées à l'échelle internationale, l'aérospatiale et le transport aérien sont un mode de transport sûr à condition que des mesures de précautions appropriées soient en place, ce qui, bien sûr, doit être la grande priorité de notre industrie. La grande priorité de notre industrie est bien sûr la santé et la sécurité des Canadiens.

Le président: Merci, monsieur Mueller.

Merci, monsieur El-Khoury.

Nous allons maintenant passer au Bloc québécois pour deux minutes et demie.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

[Français]

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

Ma question s'adresse à Mme Pasher et à M. Stanford, de l'Association des aéroports du Canada atlantique.

Au Québec, on a un enjeu important en matière de transport aérien régional: on veut s'assurer que toutes les régions sont desservies. La situation dans l'Est du Québec peut ressembler, dans une certaine mesure, au problème vécu dans le Canada atlantique.

Plusieurs préoccupations ont été soulevées dans l'Est du Québec. On veut notamment s'assurer que, lorsqu'il y aura une reprise des activités, l'aide et les politiques du gouvernement permettront d'avoir un service régional, d'abord et avant tout, mais également une concurrence entre les transporteurs. En effet, on se retrouve souvent dans une situation où Air Canada exerce un monopole, alors qu'il existe d'autres petits transporteurs qui peuvent offrir un service intéressant.

Est-ce une préoccupation que vous avez aussi, dans le Canada atlantique?

[Traduction]

M. Derrick Stanford: Je peux répondre.

Si je comprends bien la question, vous vous inquiétez de la disparition possible des transporteurs aériens régionaux, ainsi que de la concurrence qu'ils représentent.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: En fait, j'aimerais savoir s'il est important pour vous que l'aide gouvernementale offerte au secteur aérien soit équitable, c'est-à-dire qu'elle assure une concurrence minimale. Cela permettrait aux petits transporteurs régionaux d'offrir un service raisonnable sans être écrasés par les grosses entreprises comme Air Canada.

[Traduction]

M. Derrick Stanford: Notre premier défi consistera probablement à retrouver des transporteurs aériens. À l'heure actuelle, bon nombre des dessertes dans le Canada atlantique n'accueillent aucun vol. Je me plais à imaginer une situation où il y a de la concurrence, mais il faut commencer par assurer un certain niveau de service.

Le gouvernement fédéral a annoncé son plan baptisé Initiative du transport aérien régional, à l'élaboration duquel nous travaillons avec l'Agence de développement économique du Canada atlantique, l'APECA. Nous explorons différentes options. Encore une fois, en raison des restrictions provinciales, il est même actuellement difficile de voyager à l'intérieur du Canada atlantique. Par exemple, si j'allais en Nouvelle-Écosse, je serais obligé de me mettre deux semaines en quarantaine à mon retour au Nouveau-Brunswick.

Nous allons explorer ces idées. Nous examinons la question, mais à l'heure actuelle, en raison de la pandémie, nous n'avons pas beaucoup d'options en ce qui concerne les transporteurs potentiels.

• (1720)

Mme Monette Pasher: Nous avons un transporteur régional solide dans notre région, PAL Airlines, qui a en fait connu une croissance depuis le début de la pandémie. Nous sommes heureux d'avoir ce partenaire, mais ce qui nous préoccupe surtout, c'est d'être en mesure de relier notre région au reste du Canada et du monde au sortir de la crise. Nous ne souffrons pas vraiment d'une absence de concurrence avant. Sur bon nombre de nos routes, nous étions face à Air Canada, à WestJet et à Porter. La concurrence et les tarifs étaient bons dans notre région.

Il nous a fallu une décennie pour bâtir ce réseau. Je pense que, dans l'avenir, nous devons veiller à assurer la connectivité de cette région avec le reste du Canada. Nous collaborons avec nos transporteurs nationaux à cette fin, et nous continuons d'appuyer notre transporteur régional. Nous n'avons que...

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup, madame Pasher.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Pasher.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Nous allons maintenant passer à M. Cannings, du NPD, pour deux minutes et demie.

Monsieur Cannings, vous avez la parole.

M. Richard Cannings: Merci.

J'aimerais repasser à M. Best.

Vous avez parlé de NavCan et de cette question. Si je comprends bien, NavCan est essentiellement financé par le volume de trafic des aéroports. Tout le monde dans l'industrie a souffert au cours de la dernière année. L'organisme semble avoir un mandat en matière

de sécurité, mais de toute évidence, il n'a pas de mandat en matière de services régionaux et de maintien de l'industrie.

Avons-nous besoin d'un nouveau modèle de financement pour NavCan ou d'un nouveau modèle de surveillance qui donne véritablement voix au chapitre au gouvernement pour que NavCan puisse continuer de fonctionner dans ces aéroports afin que nous puissions nous rétablir rapidement dans des situations comme celle-ci?

M. Doug Best: Oui, Nav Canada est financé selon le principe du recouvrement des coûts. Faudrait-il modifier la loi? Probablement. À notre avis, il faudra faire quelque chose à un moment donné. Nav Canada n'est pas vraiment en mesure, actuellement, d'économiser beaucoup d'argent. L'organisme a un fonds de stabilisation des tarifs. Il a probablement besoin d'environ 200 millions de dollars. À part cela, le principe du recouvrement des coûts est assez simple: on n'accepte que ce dont on a besoin.

Faudrait-il envisager une révision du mode de financement? Oui. Cela remonte à... 1996. Nav Canada a vu le jour il y a environ 25 ans. Le problème à l'heure actuelle tient à ce que les administrations aéroportuaires tiennent d'abord compte des finances et pas de la sécurité. C'est pourquoi nous sommes ici.

M. Richard Cannings: Eh bien, je vais peut-être céder la parole à M. Giguere également.

Mon collègue Brian Masse, député de Windsor-Ouest, étudie une nouvelle loi qui donnerait au ministre des Transports le pouvoir d'opposer son veto à toute décision de NavCan de fermer des opérations afin que nous puissions sauver les services régionaux. Je me demande si M. Giguere a quelque chose à dire à ce sujet.

M. Rob Giguere: Tout cela part du fait qu'il n'y a plus assez de vols. La solution consiste à relancer l'industrie. Appuyez l'industrie et elle revivra. Activez les connectivités. Comme nous l'ont dit nos collègues du Canada atlantique, qu'il s'agisse d'un résident d'un pays d'Asie qui vient chez nous pour voir la maison d'Anne aux pignons verts ou de quelqu'un qui veut visiter notre grand parc national de Banff, leurs déplacements ne sont possibles que grâce à la connectivité avec le reste du monde et avec le reste du Canada. C'est cela qui favorisera le trafic passagers et qui permettra de financer les services du contrôle de la circulation aérienne.

Comme je l'ai dit à maintes reprises, notamment ici, les contrôleurs aériens contribuent de façon utile. Leur apport n'est pas négligeable du tout. Leur présence dans les aéroports réduit les risques. Plus le trafic est important, et plus le risque de conflits entre avions est grand. L'essentiel est de stabiliser l'industrie du transport aérien pour nous assurer d'avoir une industrie saine au sortir de la pandémie, afin qu'elle puisse trouver sa place dans le monde et au Canada, et que nous puissions desservir tous ces aéroports régionaux moyennant une connectivité importante. Je parle ici de tous les aéroports du Nord et de toutes les communautés de Premières Nations. Toute l'industrie a besoin d'aide.

• (1725)

Le président: Merci, messieurs Giguere et Cannings.

Je souhaite encore une fois la bienvenue à Mme May qui sera notre dernière intervenante pour aujourd'hui.

Madame May, à vous la parole pour les cinq dernières minutes.

Mme Elizabeth May: Merci beaucoup.

Encore une fois, je tiens à remercier le secrétaire parlementaire, M. Bittle, de m'avoir donné cette occasion.

Je vais poser mes questions à la cantonade. Je dois dire que je personifie le grand écart entre nos deux océans. Originaire de l'île du Cap-Breton, je vis maintenant sur l'île de Vancouver. Même si j'adore Cap-Breton, je ne voudrais plus vivre ailleurs que sur l'île de Vancouver.

Pour en revenir à ce que disait Richard Cannings, il se trouve que j'ai un lien avec J.A.D McCurdy et son *Silver Dart* qui a décollé de devant notre ancienne maison à Baddeck, qui donne sur la baie du même nom, et je me sens très proche de toute la région de Mme Pasher. S'agissant de connectivité, de liaison de Cap-Breton à Halifax, il y a VIA Rail. Et il y a eu la ligne d'autobus. Les deux ont disparu. Les gens dépendent entièrement de l'aéroport de Sydney.

Je me propose d'adresser essentiellement mes questions à M. Best au sujet du contrôle de la circulation aérienne.

J'ai des électeurs, des contrôleurs de la circulation aérienne, qui sont en congé de Nav Canada pour cause de stress. J'ai l'impression que n'est pas d'hier que NavCan fait passer les finances avant la sécurité. Je ne veux pas être trop brusque, mais les électeurs à qui j'ai parlé m'ont dit — et j'ai été alarmée de l'entendre — que l'élimination du poste de superviseur dans les tours de contrôle partout au Canada a peut-être eu un effet sur la sécurité. C'était des années avant la COVID.

J'aimerais avoir votre avis, monsieur Best, avant de poser ma prochaine question. Ai-je raison de penser que nous avons perdu toute une catégorie de superviseurs dans les tours de contrôle de la circulation aérienne?

M. Doug Best: Oui, de temps à autre, évidemment, Nav Canada prend des décisions qui sont fondées sur des considérations financières. L'organisme applique évidemment sa propre analyse du risque en ce qui concerne le système de gestion de la sécurité. C'est un système interne qui est supervisé par Transports Canada.

Puisque vous résidez sur l'île de Vancouver, madame May, je suis certain que vous parlez probablement de Victoria. C'est arrivé à Victoria qui a perdu ses superviseurs. Cela a-t-il eu un effet? Absolument. Chaque fois qu'il y a une perte d'emploi comme dans ce cas, cela se ressent sur la sécurité.

Mme Elizabeth May: J'ai régulièrement soulevé une question au comité des transports et je vais demander à M. Best s'il vaut encore la peine d'y revenir, s'il vaut la peine ou non de se pencher de nouveau sur le rapport de 2018 du Bureau de la sécurité des transports. Je crois qu'il portait sur une collision en vol survenue en 2017 à Sainte-Foy ou au-dessus de St-Bruno, au Québec.

Je me demande, monsieur Best, si vous pensez qu'il vaut la peine d'examiner cette question de plus près pour voir si le contrôle de la circulation aérienne a eu une incidence sur cette collision en vol.

M. Doug Best: Il est difficile de commenter un mémoire du Bureau de la sécurité des transports qui a été présenté... Surtout en

ondes, car c'est toujours très délicat pour nous. Je peux certainement vous parler d'autres collisions aériennes, comme celle de Windsor. C'est pourquoi il y a encore une tour là-bas. C'est à cause de l'espace aérien dans lequel se situe l'aéroport. Il est très, très difficile d'évoluer juste à côté de Detroit.

Le contrôle de la circulation aérienne a bien sûr eu un certain impact, mais celui-ci aurait été plus important si nos services avaient été un peu plus étendus qu'à l'heure actuelle.

Mme Elizabeth May: Je vais me concentrer sur la COVID et la baisse des rentrées de NavCan qui a entraîné des compressions. Je pense que beaucoup de Canadiens seraient surpris d'apprendre que la réglementation d'une chose aussi importante que le contrôle de la circulation aérienne repose sur un organisme qui a été privatisé en 1996. Bien qu'il s'agisse d'un organisme privé sans but lucratif, il faut que le public voyageur en tire des revenus.

Monsieur Best, ne serait-ce pas l'occasion pour nous — et je rejoins sans doute là ce que demandait M. Cannings — d'examiner le modèle d'un organisme indépendant privatisé chargé d'assurer notre sécurité? Je suis évidemment une grande voyageuse, comme tous les députés. Est-ce un modèle que nous devrions revoir?

M. Doug Best: Je crois qu'il faut bien sûr relativiser certains des problèmes qui existent actuellement à Nav Canada. Pour répondre sans détour — comme vous l'avez évoqué —, je dirais que oui.

● (1730)

Mme Elizabeth May: Merci.

Je veux aussi m'adresser aux représentants de... J'ai parfois l'impression d'habiter à l'aéroport de Vancouver. Juste pour exprimer [*Difficultés techniques*].

Le président: L'image de Mme May est gelée. Nous allons attendre une seconde, madame May.

Mme May est immobilisée, et cela est arrivé à point nommé. Comme il est 17 h 30, nous allons conclure notre séance.

Je remercie tous les membres du Comité, ainsi que Mme May, notre invitée, pour les questions posées à nos témoins. Je tiens surtout à remercier les témoins du temps qu'ils nous ont consacré aujourd'hui. Il était très aimable de votre part de nous fournir autant de renseignements sur cette étude. C'est très utile et nous nous attendons à ce que cela se reflète dans le rapport des analystes qui sera renvoyé au Comité. Pour cette raison, encore une fois, je vous remercie beaucoup du temps que vous nous avez consacré aujourd'hui.

Je remercie encore une fois tous les membres du Comité. Nous nous reverrons mardi.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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