



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 014

Le mardi 2 février 2021

Président : M. Vance Badawey



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

Le mardi 2 février 2021

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.)):
Bon après-midi, tout le monde.

Bienvenue à la 14^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

La séance d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le 25 janvier 2021. Les délibérations seront publiées sur le site Web de la Chambre des communes. À titre indicatif, la webdiffusion montre toujours la personne qui parle et non l'ensemble du Comité.

Pour assurer le bon déroulement de la séance, j'aimerais vous présenter quelques règles à suivre.

Les députés et les témoins peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. Des services d'interprétation vous sont offerts pour la séance. Vous avez le choix, au bas de votre écran, entre « Parquet », « Anglais » ou « Français ».

Si vous participez à la séance en personne, vous pouvez procéder comme vous le faites normalement lorsque tout le Comité se réunit en personne dans une salle. N'oubliez pas de respecter les directives du Bureau de régie interne concernant le port du masque et les protocoles sanitaires.

Je vous demanderais d'attendre que je vous nomme avant de parler. Si vous participez par vidéoconférence, cliquez sur le bouton du microphone pour activer votre micro. Si vous êtes dans la salle, votre microphone est contrôlé comme d'habitude par l'agent des délibérations et de la vérification.

Je rappelle à tous les membres du Comité et à tous les témoins que vos commentaires doivent être adressés à la présidence.

Votre micro doit être en sourdine quand vous n'avez pas la parole. En ce qui concerne la liste des intervenants, le greffier du Comité et moi-même ferons de notre mieux pour respecter l'ordre des interventions pour tous les membres du Comité, que vous participiez virtuellement ou en personne.

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

Maintenant, je tiens à souhaiter la bienvenue aux témoins.

Nous accueillons M. Bruce Rodgers, directeur exécutif et Mme Julia Kuzeljevich, gestionnaire des affaires publiques, de l'Association des transitaires internationaux canadiens; Mme Samantha Anderton, directrice exécutive et M. Andrew Pertrou, président du conseil d'administration, de Downsvie Aerospace Innovation and Research; et M. Ian Clarke, dirigeant principal des fi-

nances et Mme Hillary Marshall, vice-présidente, Relations avec les parties prenantes et communications, de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto.

Nous accueillons aussi M. Ray Bohn, président-directeur général et M. Jonathan Bagg, directeur, Relations avec l'industrie et les parties prenantes, de NAV CANADA; M. Julian Roberts, président-directeur général et M. Yani Gagnon, vice-président et chef de la direction financière, de Pascan inc.; et M. Robert Deluce, président exécutif, de Porter Airlines.

Bienvenue à tous.

Bienvenue aussi aux membres du Comité.

Nous allons d'abord entendre les témoins, qui disposeront de cinq minutes chacun. Commençons par l'Association des transitaires internationaux canadiens.

Monsieur Rodgers et madame Kuzeljevich, vous avez la parole.

M. Bruce Rodgers (directeur exécutif, Association des transitaires internationaux canadiens): Merci, monsieur le président.

Chers membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, nous vous remercions de nous avoir invités aujourd'hui à témoigner devant vous. Nous vous remercions de nous donner l'occasion de présenter nos commentaires.

J'ai fourni une brève description de notre organisation dans notre document d'information, hier, et je suppose que le Comité préférerait que je passe tout de suite à notre déclaration, puis à la période de questions.

Notre industrie traverse la plus importante période de changements de notre époque dans le domaine de l'aviation depuis peut-être la déréglementation. La chute spectaculaire de la demande relative au transport aérien de passagers à cause de la pandémie de COVID-19 et des mesures de confinement ont réduit encore davantage nos capacités, puisque la moitié environ du fret aérien était transporté dans la soute d'aéronefs de passagers.

Actuellement, il y a énormément d'incertitude quant aux conséquences à long terme de ces changements, même si nous savons que le secteur de l'aviation sera perturbé pendant longtemps, et peut-être même à jamais.

Le Canada est reconnu partout dans le monde comme étant une nation commerçante forte, stable et fiable. Il s'agit de l'un des meilleurs endroits au monde où investir et où démarrer une entreprise. La disponibilité et la sécurité de la capacité de fret du secteur aérien contribuent à la prospérité commerciale et économique.

Nous témoignons aujourd'hui devant vous au nom de nos transitaires, parce que nous sommes préoccupés par certaines tendances actuelles dans l'industrie de l'aviation relativement au transport de fret, à savoir: premièrement, l'élimination de la capacité de fret des soutes des avions de passagers et l'interdiction récente des vols de gros aéronefs sur certaines liaisons, qui ont entraîné une augmentation marquée des coûts en plus de nécessiter le recours à des vols nolisés; deuxièmement, les modifications du réseau et la réduction des horaires qui auront une incidence défavorable sur les petits centres et les centres éloignés; troisièmement, en plus de tout ce qui précède, les transferts par la chaîne d'approvisionnement des marchandises dangereuses, des services de manutention au sol et des frais supplémentaires et accessoires pour compenser les pertes de revenus des installations aéroportuaires et des entreprises de transport.

Nous savons que le premier point à l'ordre du jour concerne les effets de la vente d'Air Transat sur le secteur de l'aviation. Cela aura peu d'incidence sur les transitaires, puisque la capacité de fret des transporteurs aériens est habituellement assez faible. Nous sommes cependant impatients d'aborder les autres points à l'ordre du jour.

Nous remercions le Comité d'avoir compris que notre secteur est aux prises avec des changements rapides et des problèmes et stressants, et nous respectons sa décision de suivre de près l'évolution de la situation. Nous sommes impatients de voir quels changements stratégiques seront recommandés, à mesure que cela devient nécessaire.

Merci encore de l'invitation.

Le président: Merci.

Votre autre représentante va-t-elle intervenir, ou est-ce tout?

M. Bruce Rodgers: Je crois que c'est tout, pour l'instant. Merci beaucoup.

Le président: Merci.

La parole va maintenant aux représentants de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto.

Monsieur Clarke et madame Marshall, vous avez la parole pour cinq minutes.

• (1540)

Mme Hillary Marshall (vice-présidente, Relations avec les parties prenantes et communications, Autorité aéroportuaire du Grand Toronto): Bon après-midi à tous. Au nom de l'Autorité portuaire du Grand Toronto, mon collègue, M. Clarke, et moi-même sommes heureux de témoigner devant vous aujourd'hui.

Pour commencer, je crois pouvoir dire, au nom de toute l'industrie de l'aviation — dont certains membres sont ici avec nous — et peut-être même au nom de tout le Canada: nous détestons la COVID. Même si on dirait vraiment que toutes les industries qui ont été durement touchées se livrent à une course vers l'abîme, malgré les efforts déployés pour traverser la crise et tout ce que nous avons fait pour survivre pendant ces temps difficiles, la situation est particulièrement douloureuse dans les aéroports canadiens, surtout à l'aéroport Pearson de Toronto.

Comme vous le savez, l'aéroport Pearson de Toronto est le plus grand aéroport du Canada. En 2019, nous avons accueilli plus de 50 millions de passagers. L'aéroport est le principal employeur dans le deuxième secteur d'emploi du pays en importance, représentant 300 000 emplois. On dirait que les médias rapportent chaque jour

de nouvelles coupures à l'aéroport Pearson, des postes de sécurité de première ligne — dont 500 ont été coupés il y a deux semaines — jusqu'aux postes spécialisés comme ceux de contrôleur aérien et d'ingénieur, ou des postes dans la construction liés aux grands projets d'immobilisation qui étaient en cours à l'aéroport Pearson.

Avant, nous étions un vaste écosystème d'emplois stables, liés à l'aéroport, mais ces emplois ont maintenant été décimés par les effets de la COVID sur notre secteur. Avant la COVID, plus de 400 entreprises étaient exploitées sur place à l'aéroport Pearson. De plus 68 % de nos employés vivent à Toronto et dans la région de Peel, comme le savent bon nombre des députés de ces localités. Ces emplois et les retombées économiques ne sont pas seulement liés aux environs de l'aéroport. Avant la COVID, l'aéroport Pearson contribuait au PIB de la province à hauteur de 6 %.

Nous sommes fiers du rôle qu'ont joué les travailleurs de l'aéroport lorsqu'il a fallu ramener les Canadiens chez eux au début de la pandémie. De même, nous sommes fiers du rôle que nous avons joué pour nous assurer que les chaînes d'approvisionnement demeureraient ouvertes pour les marchandises vitales, comme les équipements de protection individuelle et les vaccins.

La semaine dernière, le premier ministre a annoncé que tous les voyageurs arrivant au Canada de l'étranger allaient devoir subir un test de dépistage de la COVID-19. Nous sommes en faveur de cette exigence, et c'est d'ailleurs une recommandation que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto et les autres intervenants font depuis quelque temps en ce qui a trait au dépistage obligatoire. Nous avons commencé à effectuer des tests à l'arrivée le 6 janvier, et le gouvernement de l'Ontario a rendu cela obligatoire pour tous les voyageurs arrivant en Ontario depuis l'étranger depuis ce lundi. Les études montrent que les tests de dépistage à l'arrivée permettent de diagnostiquer rapidement les voyageurs infectés asymptomatiques, afin de les renvoyer vers le système de santé publique pour qu'ils soient pris en charge adéquatement. Nous soutenons une approche axée sur les données probantes, qui prévoit des normes claires en matière de dépistage, que nous pouvons mettre en œuvre dans les aéroports canadiens. En juin dernier, nous avons agi rapidement afin de mettre en place notre propre programme Aéroport en santé.

Comme vous le savez, les effets de la pandémie ont dévasté le secteur de l'aviation, tout comme de nombreux autres secteurs. À l'aéroport, environ 68 % des emplois ont été supprimés. En plus des mises à pied très médiatisées dans les compagnies aériennes, il y a aussi des postes de première ligne, comme je l'ai dit, qui ont été supprimés. Au cours des derniers mois, le nombre de passagers à l'aéroport Pearson de Toronto a chuté, de façon générale, de 85 à 90 % en comparaison de 2019. Avec les nouvelles restrictions en place et celles annoncées la semaine dernière, nous nous attendons à ce que le nombre de passagers baisse encore plus.

Au troisième trimestre de 2020, notre trafic de passagers était inférieur de 88 % par rapport à la même période en 2019. Nos revenus ont chuté de 63 %. Nous avons pris la décision difficile, en juillet, de réduire notre effectif de 27 %, en éliminant quelque 500 postes. Nous avons aussi considérablement réduit nos dépenses de fonctionnement et d'immobilisations.

Nous avons emprunté massivement et, dans une mesure sans précédent, avons demandé à nos créanciers obligataires de nous libérer de nos clauses restrictives pour 2020 et 2021. Nous avons essentiellement fermé 45 % de l'aéroport Pearson de Toronto et, malheureusement, il semble que le pire est à venir. D'importants nouveaux problèmes sont survenus au début de la nouvelle année, comme l'émergence des nouveaux variants, le maintien des sévères mesures d'interdiction de voyager, les confinements et la confusion généralisée en ce qui a trait aux exigences de dépistage.

Le président: Il vous reste une minute, madame Marshall.

Mme Hillary Marshall: Je crois que ce que je veux dire, surtout, c'est que, depuis de nombreux mois, nous demandons au gouvernement fédéral de renoncer aux paiements de loyer pour 2020 et 2021. Le gouvernement a renoncé aux paiements de loyer pour 2020 et a offert un report pour 2021.

Si nous voulons traverser cette période très difficile, nous demandons plutôt une renonciation. C'est ce que nous demandons au gouvernement. Cela nous permettrait de réduire nos dépenses, alors que nos revenus ont grandement diminué. Nous implorons le gouvernement de revoir sa décision et de renoncer aux paiements de loyers au lieu de simplement les reporter.

Merci beaucoup de votre attention.

Le président: Merci, madame Marshall. C'était une excellente présentation.

La parole va maintenant aux représentants de Pascan inc. Je vais demander à M. Julian Roberts et à M. Yani Gagnon de nous présenter leurs commentaires.

Vous avez cinq minutes. Vous avez la parole.

• (1545)

[Français]

M. Yani Gagnon (vice-président et chef de la direction financière, Pascan inc.): Bonjour.

Je m'appelle Yani Gagnon et je suis copropriétaire de Pascan Aviation. Au cours de cette allocution, nous vous ferons part d'enjeux qui sont propres au transport aérien régional. Mon associé, M. Julian Roberts, ici présent, et moi-même serons ensuite prêts à répondre à vos questions.

Voici un aperçu de ce qu'est notre compagnie, Pascan Aviation. Nous ne sommes pas des promoteurs, mais bien des opérateurs certifiés à des fins d'exploitation. Notre entreprise est une propriété entièrement canadienne et elle est établie au Québec. Nous l'exploitons depuis 20 ans. Notre mission est de relier les régions entre elles et les régions aux grands centres urbains. Nous avons plus de 130 employés et offrons présentement des vols partout dans l'Est du Québec et du Labrador en desservant quotidiennement 10 aéroports.

Nous exploitons une flotte d'aéronefs constituée de sept BAe Jetstream 32 de 19 sièges et de quatre Saab 340B de 34 sièges. Nous aurons aussi la possibilité d'acquérir de trois à six Saab 340B supplémentaires au cours de l'année 2021.

Nous avons un dossier irréprochable en matière de sécurité et de conformité auprès de Transports Canada. Nous n'avons eu aucun accident depuis le début de nos opérations.

Avant la pandémie, nous faisons environ 80 segments de vol par jour et nous transportons plus de 5000 passagers par mois. Or ces chiffres ont baissé de 35 %.

Nous assurons la livraison de biens essentiels dans les régions. Nous couvrons les besoins postaux, médicaux et commerciaux. Nous avons pris la relève d'Air Canada dans plusieurs régions, notamment pour ce qui est des besoins médicaux. Nous assurons aussi le transport des patients et du personnel médical vers les hôpitaux des Îles-de-la-Madeleine, de Gaspé et de Fermont.

Les effets de la COVID-19 sur le transport aérien sont une catastrophe mondiale qui se traduit par d'importantes réductions du volume de passagers et l'abandon de liaisons aériennes ainsi que par l'explosion des coûts d'exploitation et des enjeux de trésorerie pour tous. L'industrie au complet doit se réinventer. Cela va demander du temps, c'est certain, mais le statu quo n'est plus possible. Plus précisément pour nous, les petits transporteurs, la COVID-19 a eu comme effet d'amplifier les aspects vulnérables du transport aérien régional, qui étaient déjà présents avant la pandémie.

Le transport aérien régional a surtout comme fonction de desservir les petites communautés éloignées des grands centres, qui comptent pour la plupart 25 000 habitants ou moins et pour qui le lien aérien est une question de survie économique. Le transport aérien régional est donc caractérisé par un faible volume de passagers.

Certains intervenants disent que le volume de passagers reflète une corrélation directe entre le prix du billet et l'offre de service. Cependant, cette corrélation comporte des limites. Il y a en effet des pochettes de marché pour lesquelles nous ne pourrions pas générer davantage de volume, même si nous baissions les prix de 50 % et que nous ajoutions des avions de 50 sièges. Certains marchés reflètent essentiellement des mouvements de travailleurs, notamment du secteur minier.

Notre structure en matière de frais d'exploitation est très élevée. Les taxes et les droits de toutes sortes, pour lesquels le transporteur n'est qu'un agent percepteur, représentent entre 35 % et 40 % du prix d'un billet. Il faut aussi déplorer l'augmentation constante des frais d'exploitation. À l'automne dernier, par exemple, NAV CANADA a augmenté ses tarifs de 30 %, et ce, de façon unilatérale.

Plusieurs personnes font la comparaison suivante: elles disent qu'un billet pour aller de Montréal à Sept-Îles coûte plus cher qu'un billet pour aller de Montréal à Paris. Malheureusement, on compare ici des pommes à des oranges. En effet, sur un vol international, les grands aéronefs de 300 passagers et plus comportent des sièges de première classe et de classe affaires qui sont vendus à prix fort. On parle de 3000 \$ à 7000 \$ pour un aller-retour, ce qui absorbe la totalité du coût du vol. Le reste des sièges représente le profit. Le marché régional n'est pas assez volumineux pour soutenir des aéronefs de cette taille. De plus, personne ne va acheter un billet de première classe pour un vol entre Montréal et Sept-Îles.

Pour le transporteur, le risque commercial est immense, parce que les frais d'exploitation sont presque majoritairement imposés juste avant l'envol, indépendamment du nombre de passagers qui sont à bord. Il est évident que la prise en charge de certains frais aéroportuaires par divers ordres de gouvernement pourrait réduire le prix des billets.

La gestion de la sécurité et le respect de la réglementation de Transports Canada sont critiques en aviation. C'est aussi très coûteux, surtout pour les petites compagnies aériennes comme Pascan Aviation. La gestion de la sécurité doit faire partie de l'ADN du transporteur et elle ne s'acquiert pas du jour au lendemain. Cela demande des années d'expérience et des audits de sécurité au fil des ans.

[Traduction]

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

[Français]

M. Yani Gagnon: Une autre conséquence de la pandémie est que les plus grands transporteurs ont abandonné plusieurs destinations régionales qu'ils jugeaient non rentables ou non stratégiques. Air Canada a même annoncé son retrait permanent dans certaines régions, par exemple à Sydney et à Gaspé, à cause du faible volume de passagers. Nous avons besoin de notre transporteur national, Air Canada, et sa position internationale doit être bonifiée. Par contre, il faut éviter le piège consistant à subventionner les grands transporteurs pour les forcer à revenir en région et à faire une concurrence déloyale aux petits transporteurs. Nous sommes en mesure de desservir la plupart des marchés régionaux. Nous ne nous considérons pas comme des compétiteurs d'Air Canada. Par contre, nous offrons un service complémentaire.

Par exemple, Air Canada aura tendance à se concentrer sur les vols directs, alors que Pascan offre plus de choix en ce qui concerne les vols avec escale.

• (1550)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Gagnon.

La parole va maintenant aux représentants de Porter Airlines.

Monsieur Deluce, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Robert Deluce (président exécutif, Porter Airlines Inc.): Bon après-midi à vous, monsieur le président, et aux membres du Comité.

Merci de nous avoir invités à témoigner au nom de Porter Airlines et des 1 500 membres de notre équipe.

Je vais commencer par vous présenter un bref aperçu de notre entreprise. Porter a été créée en 2006 dans le cadre du projet de revitalisation de l'aéroport Billy Bishop de Toronto, lequel est un atout important au chapitre du transport pour la ville et pour le pays. Je suis heureux de pouvoir dire que ce projet a été une grande réussite, et que, au début de 2020, Porter desservait quelque 22 destinations au Canada et aux États-Unis tout en exploitant une flotte de 29 aéronefs De Havilland Dash 8-400, fabriquées au Canada.

En tant que petit transporteur, Porter contribue à accroître grandement la compétition dans les liaisons régionales que l'entreprise exploite. Dans le passé, nous avons constaté que les tarifs aériens diminuent d'environ 60 %, ou plus, quand Porter entre dans un marché, la plupart de ses liaisons n'étant auparavant offertes que par une seule compagnie aérienne. Cela a été le cas quand Porter a commencé à desservir l'Ontario, le Québec et le Canada atlantique. Il y a même eu des retombées importantes sur les liaisons les plus achalandées, comme Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto.

Au début de la pandémie de la COVID-19, Porter a déterminé qu'il était dans le meilleur intérêt des membres de son équipe, des

passagers et de la santé publique de suspendre temporairement ses activités. À l'époque, nous n'avions pas imaginé que nos avions seraient toujours immobilisés aujourd'hui et qu'il nous faudrait attendre encore plus d'un an avant de reprendre nos activités. Actuellement, nous avons espoir que certains de nos vols pourront reprendre au premier semestre de 2021, dépendamment de l'évolution de la pandémie et des restrictions de voyage.

Porter a maintenu la suspension temporaire de ses services plus longtemps que les autres compagnies aériennes qui ont pris des décisions semblables. Alors que certains transporteurs à faible achalandage ont pu continuer leurs activités, pour assurer certains vols long-courrier et fournir un niveau de service minimal au pays, Porter a été tout particulièrement touchée en raison de son réseau régional, établi au centre-ville de Toronto, du fait que les voyages d'affaires sont sa priorité et de son exposition aux marchés américains.

Le Comité a entendu à quel point la pandémie a été dévastatrice pour les compagnies aériennes, alors je ne vais pas le répéter dans ma déclaration. Je veux seulement mettre en relief à quel point la situation a perturbé un grand nombre de personnes dans l'industrie globale du voyage, des secteurs de l'hôtellerie, du tourisme et de la restauration jusqu'aux agences de voyages, aux aéroports et aux chauffeurs de taxi. Bien sûr, il y a aussi les 90 % environ de l'effectif de Porter qui ont été mis à pied temporairement.

Nous voulons par-dessus tout pouvoir rappeler ces travailleurs afin qu'ils puissent aider à rebâtir notre entreprise et l'économie en général. Dans ce contexte, une aide financière du gouvernement serait vraiment la bienvenue pour les compagnies aériennes et les autres entreprises du secteur du voyage. En veillant à ce que les compagnies aériennes comme Porter, et d'autres entreprises beaucoup plus petites, soient en mesure de contribuer à la relance économique, maintiennent les liens entre les régions et assurent la concurrence, vous aidez tout le pays.

Malgré tout, nous comprenons qu'une telle aide n'est pas un chèque en blanc. Porter serait prête à accepter d'assortir de conditions toute somme que le gouvernement allouerait aux compagnies aériennes, y compris d'adopter une approche plus exhaustive pour le remboursement des passagers. Même si le gouvernement a avec raison essayé d'équilibrer les intérêts des passagers et ceux des compagnies aériennes en ce qui a trait au remboursement, la pression s'est accentuée sur tout le monde à mesure que la pandémie se poursuit. Dans le cas de Porter, nous estimons que les remboursements supplémentaires qui n'ont pas encore été accordés à nos passagers représentent moins de 1 % des sommes à rembourser par toutes les entreprises aériennes du Canada.

La possibilité d'une aide gouvernementale à cette étape de la crise pourrait, au bout du compte, s'avérer bénéfique, puisqu'elle permettrait d'accroître les niveaux de service et de stimuler la croissance économique, alors que nous avons espoir que les vaccins permettront de diminuer les restrictions de déplacements au printemps et à l'été. Ce sont les marchés les plus petits qui sont le plus susceptibles d'en bénéficier immédiatement, compte tenu de la possibilité de rétablir les liaisons et de remettre en place des options concurrentielles. À mesure que la situation évolue, nous pensons qu'il sera également utile de commencer à utiliser les tests rapides dans les aéroports dans le cadre d'un effort coordonné et exhaustif pour promouvoir la sécurité des voyageurs et pour promouvoir la réouverture de l'économie et des frontières.

Par-dessus tout, Porter veut que cette éventuelle aide gouvernementale soit accordée équitablement. Il est crucial que les petites compagnies aériennes ne soient pas défavorisées au profit d'autres entreprises dont les intérêts sont plus importants.

• (1555)

Je vous remercie de votre invitation à témoigner. Je me ferai un plaisir de vous fournir plus de détails sur n'importe quel sujet que j'ai abordé ou sur d'autres sujets d'intérêt pendant la période de questions.

Le président: Monsieur Deluce, vous remportez le prix d'aujourd'hui, parce que vous vous êtes arrêté à cinq minutes pile. Félicitations.

La parole va maintenant aux représentants de Downsview Aerospace Innovation and Research, DAIR.

Il s'agit de Mme Samantha Anderton et de M. Andrew Petrou.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Andrew Petrou (président du conseil d'administration, Downsview Aerospace Innovation and Research): Bon après-midi à vous, monsieur le président, et aux membres du Comité.

Downsview Aerospace Innovation and Research, aussi connu sous le sigle DAIR, est un consortium de partenaires industriels et universitaires qui travaillent en très étroite collaboration aux fins de la recherche et du développement de technologies de pointe. Nous soutenons aussi la formation et l'éducation de la main-d'œuvre et fournissons de l'aide aux entreprises en démarrage et aux PME. Ensemble, nous travaillons à la mise en place d'un centre mondial d'innovation aérospatiale canadien à Downsview Park, à Toronto, qui est également l'endroit où sont fabriqués les Dash 8-400.

Le secteur de l'aérospatiale est un secteur clé pour l'Ontario. Plus de 500 millions de dollars sur l'enveloppe de 1,4 milliard de dollars que le Canada consacre annuellement à la recherche et au développement sont dépensés en Ontario; il y a plus de 200 entreprises aérospatiales qui génèrent plus de 44 000 emplois directs et indirects.

Nous sommes ici aujourd'hui parce que le moment est critique pour l'industrie canadienne de l'aérospatiale.

Même avant les effets dévastateurs de la pandémie de COVID-19, le secteur canadien de l'aérospatiale, qui occupait auparavant le cinquième rang au monde, avait rétrogradé à la septième place. Comme les représentants de l'Association des industries aérospatiales du Canada vous l'ont dit la semaine dernière, les difficultés importantes causées par la pandémie sont susceptibles d'aggraver cette tendance. Le Canada est déjà en train de perdre sa main-d'œuvre hautement qualifiée ainsi que les experts formés au pays dans le domaine de l'aérospatiale au profit de pays étrangers qui investissent massivement dans ce secteur.

Les entreprises du secteur de l'aérospatiale et de l'aviation doivent prendre des décisions financières très difficiles, et nous prévoyons une diminution des dépenses essentielles dans la recherche et la technologie. Malheureusement, cela risque de provoquer — ou plutôt cela provoquera — la stagnation des travaux prometteurs dirigés par nos partenaires de l'industrie et du milieu universitaire qui vise à réorienter et à transformer le secteur. Mais nous ne sommes pas obligés de nous résigner.

Mme Samantha Anderton (directrice exécutive, Downsview Aerospace Innovation and Research): Nous croyons que le Canada doit adopter une approche descendante pour soutenir les

transporteurs aériens commerciaux. Cela veut dire de fournir du soutien aux fabricants d'équipement d'origine, les FEO, et jusqu'à l'autre bout de la chaîne d'approvisionnement, y compris les entreprises d'entretien d'aéronefs. Gardez cependant à l'esprit que cela n'est qu'une partie de la solution.

Nous avons aussi besoin d'une approche ascendante pour encadrer l'innovation et la collaboration à l'échelon des PME du secteur de l'aérospatiale. Cela stimulerait le développement de technologies novatrices durables, dans le domaine de la technologie verte et de la fabrication de pointe.

Le fait de soutenir un écosystème d'innovation dynamique et collaboratif dans le domaine de l'aérospatiale, comme celui que nous développons chez DAIR, avantagerait tous les intervenants. Par exemple, DAIR a été en mesure de réagir rapidement pour soutenir la recherche sur la COVID-19 en lançant un projet pour étudier les façons de réduire l'exposition des passagers au virus. Grâce à notre accès à un grand bassin d'experts et à nos relations avec l'industrie et le milieu universitaire, nous avons pu accélérer les demandes de financement et réduire les délais pour lancer et faire avancer ce projet de recherche clé. C'est le pouvoir de la collaboration.

La collaboration aide également les PME à croître en mobilisant leurs talents et leur expertise. La collaboration facilite le transfert des connaissances entre les petites entreprises et les grands joueurs, comme les fabricants de premier niveau et les FOE. Les PME disposent d'énormément de connaissances inexploitées dans les technologies de rupture clés, comme les avions électriques à décollage et atterrissage vertical, la propulsion électrique hybride et les véhicules aériens sans pilote.

Nous devons saisir l'occasion de nous démarquer en tant que Canadiens en axant dès maintenant nos efforts sur ces technologies novatrices. Nous pourrions également tirer parti des similitudes entre le secteur canadien de l'aérospatiale et d'autres industries, par exemple l'industrie automobile, en ce qui a trait à l'intelligence artificielle, à l'apprentissage machine, à l'Internet des objets, à la fabrication de pointe et aux mégadonnées.

Il faut créer plus d'incitatifs pour encourager les gens à travailler ensemble et non en vase clos, pour le bien de tous les Canadiens et de toutes les Canadiennes. En renforçant les investissements dans la recherche et le développement dès maintenant, nous obtiendrons non seulement des avantages à long terme, mais nous doterons le secteur de l'aérospatiale de la capacité nécessaire pour sortir plus fort et plus résilient de la pandémie de COVID-19. Cela aura des effets tangibles à tous les échelons de notre industrie, des compagnies aériennes aux FOE et aux PME d'un bout à l'autre du Canada.

• (1600)

Le président: Il vous reste une minute.

M. Andrew Petrou: Enfin, nous voulons attirer votre attention sur le besoin, à court et à long terme, de travailler ensemble pour former une main-d'œuvre hautement qualifiée dans le secteur de l'aérospatiale. Des organisations comme DAIR peuvent aider le gouvernement à mobiliser les étudiants, dès le début de leur scolarité. C'est quelque chose de nécessaire, de l'école primaire jusqu'à la formation à la mi-carrière, et cela peut se faire en offrant des possibilités de réorientation et d'avancement.

Nous pouvons aider à développer cette culture d'innovation, qui a énormément de valeur, faisant la promotion des sciences et de la technologie afin d'exposer davantage de gens aux possibilités offertes par les domaines des STIM. Cela permettra aux populations clés, y compris les communautés marginalisées, d'être mieux renseignées sur une industrie qui offre des carrières gratifiantes et de haute qualité.

Pour terminer, si nous agissons maintenant, le Canada peut protéger et renforcer son statut mondial de chef de file en ce qui a trait à la fabrication de pointe, à la formation axée sur les compétences et à la recherche et développement. Le but est de soutenir les Canadiens et les Canadiennes. Le but est d'aider les gens et de faire en sorte que le Canada soit un chef de file mondial dans le domaine de l'aérospatiale.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci. Vous avez tous les deux fait du bon travail.

Nous allons maintenant passer au dernier exposé, celui des représentants de NAV CANADA, M. Ray Bohn, président-directeur général et M. Jonathan Bagg, directeur, Relations avec l'industrie et les parties prenantes.

Bienvenue, messieurs. Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Ray Bohn (président-directeur général, Nav Canada): Merci, monsieur le président.

Bon après-midi à tous.

Je m'appelle Ray Bohn et je suis le président-directeur général de NAV CANADA. Je suis accompagné aujourd'hui de M. Jonathan Bagg, directeur, Relations avec l'industrie et les parties prenantes. J'aimerais tout d'abord remercier le président, la vice-présidente et le vice-président et tous les membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de nous avoir invités à témoigner cet après-midi.

En tant qu'organisme privé à but non lucratif qui fournit des services de navigation aérienne au Canada, NAV CANADA est responsable de la circulation sécuritaire et efficace des aéronefs dans tout l'espace aérien contrôlé par le Canada. NAV CANADA s'acquitte de son mandat principalement en fournissant des services de contrôle de la circulation aérienne et d'information de vol et en publiant et en mettant à jour des produits d'information aéronautiques. De plus, nous fournissons des infrastructures fiables de communication, de navigation et de surveillance et des systèmes avancés de gestion du trafic aérien fonctionnant 24 heures sur 24, sept jours sur sept. D'ailleurs, nous développons un grand nombre de ces systèmes ici même au Canada et les exportons dans le monde entier.

Nous sommes responsables de plus de 18 millions de kilomètres carrés d'espace aérien d'un océan à l'autre; il s'étend jusqu'à la moitié de l'Atlantique Nord, qui est habituellement l'espace aérien océanique le plus achalandé du monde. Nous comptons plus de 4 400 employés dévoués travaillant dans plus de 100 installations opérationnelles d'un bout à l'autre du pays, et c'est grâce à eux que le Canada peut se vanter d'avoir l'un des meilleurs bilans de sécurité au monde en ce qui a trait à la gestion du trafic aérien.

Les membres du Comité ne devraient donc pas être surpris d'apprendre que NAV CANADA a aussi subi les graves conséquences de la COVID-19 sur notre industrie. Nos revenus ont diminué avec la baisse des niveaux de trafic au pays et à l'étranger, puisqu'ils dépendent des frais de service payés par nos clients, c'est-à-dire les

compagnies aériennes et les exploitants d'aéronefs qui ont recours à nos services.

Au cours du premier trimestre de notre exercice, c'est-à-dire de septembre à novembre 2020, les unités de redevance pondérées, soit la mesure du nombre de vols, de la taille des aéronefs et de la distance parcourue dans l'espace aérien canadien, ont diminué de 58,8 % par rapport à l'année précédente. Pour le dernier exercice financier, nous avons accusé une perte nette de 348 millions de dollars au total, et nous prévoyons une perte de 295 millions de dollars pour l'exercice en cours. Je dois cependant mentionner que cette estimation est fondée sur des prévisions ne tenant pas compte des restrictions de voyage annoncées vendredi.

NAV CANADA a pris des mesures tôt, durant la pandémie, afin de réduire de façon considérable ses coûts de fonctionnement et ses dépenses en immobilisations tout en continuant de fournir des services essentiels de navigation aérienne, pour soutenir nos clients et leurs activités critiques.

Nous avons dû prendre la difficile décision d'augmenter nos frais de service pour l'exercice 2021, après avoir épuisé toutes les autres options. Ce faisant, nous avons tout de même cherché à réduire au minimum l'impact de cette modification tarifaire en utilisant notre capacité d'endettement et nos liquidités, afin de soutenir nos clients en reportant le paiement de l'augmentation, sans intérêt, sur une période quinquennale.

Comme beaucoup d'autres acteurs de l'industrie, NAV CANADA a été forcée de prendre la décision très difficile de réduire son effectif et a éliminé plus de 720 postes, ce qui représente 14 % de notre effectif d'avant la COVID. Nous avons fait cela en mettant en œuvre un programme de retraite volontaire, puis en prenant des mesures de réduction involontaire de la dotation de postes temporaires et permanents, ce qui a eu un impact sur tous nos secteurs d'activités.

NAV CANADA a récemment lancé de nombreuses études dans le domaine de l'aéronautique, dans le but de rationaliser en toute sécurité les activités dans les aéroports qui utilisent nos services de trafic aérien. Même si nos études sont toujours en cours, il est important de préciser qu'aucune modification de notre niveau de service ne sera faite sans une évaluation minutieuse de tous les facteurs de sécurité et sans l'accord de l'organisme de réglementation dont nous relevons, Transports Canada.

Dès le début de la pandémie, nous avons pris toutes nos décisions en vue de protéger l'intégrité de notre système de navigation aérienne et de garantir la sécurité des activités aériennes, autant maintenant que dans l'avenir.

Un thème récurrent dans les interventions est le désir de coopérer avec le gouvernement fédéral afin d'élaborer des solutions qui non seulement aideront l'industrie à affronter la tempête et à se remettre sur ses pieds après la crise actuelle, mais qui donneront aussi à l'industrie les capacités nécessaires pour ouvrir la voie vers une future croissance économique.

Nous croyons que le gouvernement fédéral est bien placé pour prendre acte de la situation actuelle, aussi vaste et complexe soit-elle, et pour mettre en œuvre un ensemble équilibré de mesures de soutien pour aider l'industrie à réaliser son plein potentiel économique.

• (1605)

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

M. Ray Bohn: Il ne fait aucun doute que le secteur de l'aviation continuera de contribuer de façon importante à l'essence même de notre nation, en reliant les Canadiens entre eux et au monde entier et en stimulant notre économie. Cependant, nous devons reconnaître que, selon les prévisions de l'industrie, il faudra probablement attendre des années avant que le trafic aérien revienne aux niveaux de 2019.

Plus que jamais, l'industrie et le gouvernement doivent travailler de concert pour prendre des mesures face aux risques futurs et pour trouver des solutions aux crises sanitaires et financières actuelles. Dans ce contexte, NAV CANADA est reconnaissante de pouvoir prendre part à la discussion et aider le Comité dans le cadre de son étude sur les effets de la COVID-19 sur le secteur du transport.

Merci, monsieur le président. Je suis prêt à répondre aux questions des membres du Comité.

Le président: Merci, monsieur Bohn. Beau travail.

Nous allons commencer le premier tour de questions. Les intervenants seront Mme Kusie, du Parti conservateur du Canada, suivie de M. Sidhu du Parti libéral, de M. Barsalou-Duval du Bloc et enfin de M. Massé du NPD.

Vous aurez tous six minutes.

Madame Kusie, vous avez la parole.

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

Je vais commencer par présenter la motion dont j'ai donné avis. Je crois que le moment est tout à fait opportun, compte tenu des éléments qui sont avec nous aujourd'hui. Je tiens à leur exprimer à tous ma très grande reconnaissance. J'ai d'ailleurs rencontré bon nombre d'entre eux.

[Français]

Je remercie les témoins.

[Traduction]

Je crois simplement que ce projet est d'une importance critique pour l'intérêt national, et je vais donc présenter cette motion sans attendre. Comme vous avez pu le lire dans l'avis de motion, je propose:

Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités étudie l'annulation du pipeline Keystone XL; que cette étude porte sur a) la perte dévastatrice d'emplois et d'investissements au Canada dans tous les secteurs qui approvisionnent le secteur de l'énergie, b) l'impact environnemental de l'achat par les États-Unis de pétrole étranger à des pays ayant un bilan environnemental terrible, et c) l'impact que l'annulation de ce projet aura sur la reprise économique du Canada à la suite de l'accident de COVID-19; que le comité invite des témoins pertinents, y compris des représentants des industries et des travailleurs touchés, ainsi que le ministre des Affaires étrangères, le ministre des Ressources naturelles, le ministre du Commerce international et le ministre de l'Environnement et du Changement climatique; que les ministres comparaissent séparément pendant au moins deux heures chacun; que ces réunions soient télévisées; que six réunions soient prévues pour cette étude; et qu'à la suite de cette étude, un rapport contenant des recommandations soit présenté à la Chambre des communes.

Monsieur le président, il ne faut surtout pas oublier que notre comité s'occupe des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Je crois qu'il s'agit d'un projet incroyable... Quand j'étais console du Canada à Dallas, au Texas, entre 2010 et 2013, j'ai défendu ardemment ce projet à l'époque de l'administration Obama. Avec le changement de pouvoir chez nos voisins du Sud, j'avais espoir qu'enfin, ce projet allait se réaliser.

Malheureusement, étant donné les tergiversations de notre gouvernement et l'arrivée d'une nouvelle administration américaine, ce projet a fini par être annulé, emportant avec lui des dizaines de milliers d'emplois... Onze mille, d'après les derniers chiffres, mais c'est bien plus que cela. Ce serait des dizaines de milliers d'emplois, si on compte toutes les personnes touchées.

Les pipelines sont effectivement une forme de transport et une infrastructure critique dans notre pays. Cela touche aussi non seulement les collectivités qui auraient bénéficié de bons emplois grâce à ce projet, mais aussi les endroits desservis par les pipelines, qui y achemineront du bon carburant canadien.

Enfin, j'ajouterais, monsieur le président, que cela est plus pertinent que jamais cette semaine, avec la fermeture de ligne 5... encore une fois, aux mains de nos voisins du Sud. Si seulement nous avions fait la promotion de l'énergie quand nous le pouvions... Encore une fois, le gouvernement au pouvoir a failli à ce sujet.

Sur ce, monsieur le président, je veux vous remercier de votre patience pendant que je présentais ma motion. Je dépose humblement cette motion dans l'espoir que le Comité reconnaisse l'importance de ce projet ainsi que les conséquences de son annulation. J'espère aussi que le Comité pourra entreprendre cette étude pour le bien de tous les Canadiens et de toutes les Canadiennes au pays.

Merci, monsieur le président.

• (1610)

Le président: Merci, madame Kusie.

Je vois qu'il y a des questions et des mains levées.

Les intervenants sont M. Bittle, M. Rogers et Mme Jaczek.

Monsieur Bittle, vous avez la parole.

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

À dire vrai, je vais commencer par invoquer le Règlement. Je ne voulais pas interrompre Mme Kusie, mais j'aurai quelques commentaires à faire après, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, monsieur le président.

J'invoque le Règlement pour demander si cela fait partie du mandat de notre comité. J'ai l'impression que cette motion a été reprise textuellement d'une séance du comité des ressources naturelles ou du comité de l'environnement. On n'y mentionne pas les ministres des Transports et de l'Infrastructure, et il n'y a aucune référence pertinente faite aux transports.

Voilà mon premier point: est-ce que cette motion est pertinente, compte tenu du mandat du Comité?

Le président: Merci, monsieur Bittle.

À défaut d'un meilleur mot, la définition de notre mandat par rapport à cette motion, je crois que ce serait, dans une certaine mesure... Je ne crois pas que cela est entièrement pertinent; ce serait peut-être plus approprié pour d'autres comités. Malgré tout, dans une certaine mesure, nous touchons aux infrastructures, aux collectivités et, bien sûr, littéralement aux transports. La motion sera donc réservée, nous en débattons et nous la mettrons aux voix.

Monsieur Bittle, voulez-vous la parole?

M. Chris Bittle: Oui, merci.

Je voulais exprimer ma déception — et présenter mes excuses aux témoins également — parce que j'ai constaté, dans l'avis de convocation que j'ai reçu pour la prochaine séance, que les travaux du Comité étaient prévus à l'ordre du jour. Nous allons prendre une heure pour les travaux du Comité lors de la prochaine séance, et pourtant, nous prenons du temps maintenant pour étudier cette motion. J'aimerais savoir comment le Bloc et le NPD aimeraient procéder.

Je ne crois pas que cette étude convienne à notre comité. Le Parti conservateur a dit — et nous étions d'accord, tout comme le Bloc et le NPD, je ne veux pas leur enlever quoi que ce soit — que le plus pressant était de faire une étude sur le secteur aérien pendant la pandémie de COVID-19. Ce débat est en train d'empiéter sur ce temps, et la motion ne mentionne même pas les transports ni ne soulève de questions au sujet des transports et de l'infrastructure.

J'ai parlé avec mes collègues du comité des ressources naturelles, et cette motion semble avoir simplement été copiée-collée de leur comité. On a retiré la partie qui disait « ressources naturelles » pour la remplacer par « le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités ».

J'ai presque fini. J'aimerais savoir ce que le Bloc et le NPD aimeraient faire pour la suite des choses. J'espère que nous pourrions nous décider rapidement pour écouter ce que les témoins ont à dire. J'aimerais les entendre, parce que le secteur aérien et la COVID-19 sont des questions urgentes.

Le président: Merci, monsieur Bittle.

La parole va maintenant à M. Rogers, puis ce sera au tour de M. Masse, de M. Barsalou-Duval, puis de M. Bachrach.

Monsieur Rogers, vous avez la parole.

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

Mon commentaire sera très bref. M. Bittle a soulevé tous les points clés auxquels je pensais. Le moment n'est pas idéal, parce que nous avons des témoins avec nous qui attendent que nous leur posions des questions sur leurs exposés. Nous allons nous occuper des travaux du Comité jeudi, alors je ne vois pas pourquoi nous en débattons aujourd'hui.

Le président: Merci, monsieur Rogers.

Allez-y, monsieur Masse.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): M. Bachrach parlera pour nous.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Je comprends les raisons pour lesquelles Mme Kusie veut que notre comité se penche là-dessus, mais je crois que je suis d'accord avec M. Bittle.

J'ai trouvé le mandat du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités sur le site Web de la Chambre des communes. La mention ne me semble pas très pertinente. On y mentionne explicitement les « [p]rogrammes et politiques fédéraux relatifs au transport aérien, ferroviaire, routier et maritime », le « [f]inancement fédéral des infrastructures, comme le Fonds de la taxe sur l'essence et les ententes bilatérales dans le cadre du plan Investir dans le Canada » et les sociétés d'État.

Il n'est pas question de pipelines. Il y a probablement un autre comité qui serait mieux placé pour étudier cette question. Avec tout

le respect que je dois à ma collègue, je vais voter contre cette motion.

• (1615)

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Allez-y, monsieur Barsalou-Duval.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Je vais prendre quelques secondes puisqu'on m'a interpellé.

Je veux simplement dire qu'il serait préférable que ce sujet soit discuté dans le comité approprié. À ma connaissance, il s'agit d'un enjeu d'affaires étrangères. Selon ce que j'ai compris, il y aurait un blocus chez les Américains.

Il serait important que nous maximisions le temps dont nous disposons pour discuter du sujet à l'étude aujourd'hui. Des témoins sont là et je ne voudrais pas leur enlever le temps qu'il leur est accordé.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Y a-t-il d'autres questions ou des commentaires?

Nous allons mettre la motion aux voix, monsieur le greffier.

Le greffier du Comité (M. Michael MacPherson): Le vote porte sur la motion de Mme Kusie au sujet du pipeline Keystone XL.

(La motion est rejetée par 7 voix contre 4.)

Le président: Merci, monsieur le greffier.

Merci aux membres. Poursuivons.

Madame Kusie, vous avez la parole.

Mme Stephanie Kusie: Je voulais remercier la présidence et le greffier de m'avoir permis de présenter ma motion.

[Français]

Je présente mes excuses aux témoins qui sont présents aujourd'hui.

[Traduction]

Je vais commencer par m'adresser à Porter Airlines, étant donné que j'ai déjà eu des discussions très intéressantes auparavant avec vous, monsieur Deluce.

Précédemment, selon les discussions que j'ai eues avec vous, la position de votre compagnie aérienne était différente de celle des autres grandes compagnies aériennes — et je vous considère comme une grande compagnie aérienne —, c'est-à-dire que les autres compagnies aériennes étaient fortement en faveur, disons, de certaines mesures comme le dépistage rapide à l'arrivée. Il m'a vraiment semblé que, pendant plusieurs mois, vous acceptiez la position du gouvernement, parce que vous étiez d'avis qu'il ne s'agissait que d'une brève période difficile à traverser. Nous savons maintenant que ce n'est pas le cas. La crise va se poursuivre indéfiniment dans l'avenir, même après la vaccination, selon ce que l'on a entendu dire cette semaine.

Je me demandais si vos idées et vos stratégies avaient changé, compte tenu du fait que ce problème, qui aurait dû être limité dans le temps grâce aux outils dont nous disposons et dont le gouvernement disposait... Je parle des tests de dépistage rapides, du dépistage à l'arrivée et des vaccins, dont la distribution, nous le savons tous, est très mal gérée par le gouvernement. En quoi ont-elles changé, compte tenu de toute cette incertitude et de l'incertitude quant au temps qu'il faudra avant de revenir à la normale, honnêtement, pour les Canadiens du secteur du transport aérien également?

M. Robert Deluce: C'est une très bonne question.

Personne n'aurait pu prédire, en mars, lorsque les choses se sont arrêtées assez brusquement, combien de temps la crise allait perdurer, et personne parmi nous n'aurait pu imaginer que nous serions ici aujourd'hui à discuter du fait qu'il n'y aura pas de retour aux niveaux d'activité normaux avant des mois, voire des années. Il n'y avait aucun moyen de savoir quelle était la bonne approche.

Nous soutenions certaines des mesures qui ont été prises. Nous pensions, avec une certaine naïveté, qu'il fallait suspendre le service jusqu'en juin, par prudence. Beaucoup d'autres n'ont suspendu leur service que quelques semaines. Nous croyions que, en juin, il se serait écoulé assez de temps pour que les choses s'arrangent, et entre-temps, que nous allions rester prêts et capables. Nous sommes dans cette position aujourd'hui; nous sommes prêts à revenir dès que les conditions sanitaires adéquates seront en place, dès que les restrictions de voyage seront levées.

Nous avons toujours été en faveur du dépistage rapide. Je crois que, de plus en plus, comme le dépistage rapide est maintenant utilisé davantage dans le cadre de projets pilotes à Calgary et à Toronto, il a été démontré, comme ailleurs, qu'il s'agit d'un moyen efficace de relancer quelques activités en permettant d'éliminer certaines des restrictions qui ont freiné le secteur des voyages en premier lieu. Je crois que la situation s'améliorera, à mesure que les gens seront vaccinés et que les tests de dépistage rapides seront utilisés, et c'est quelque chose que nous soutenons.

• (1620)

Le président: Madame Kusie, allez-y.

Mme Stephanie Kusie: Merci, monsieur le président.

Madame Marshall, premièrement j'aimerais vous féliciter: vous êtes le seul autre parent que je connaisse à avoir terminé l'Étoile de la Mort de Lego avec sa famille. Je m'inclus fièrement avec vous dans cette catégorie, donc félicitations pour ce projet.

Mme Hillary Marshall: C'est grâce à la COVID, bien entendu.

Mme Stephanie Kusie: Oui, grâce à la COVID, exactement. Je pourrais continuer et vous parler de la Batwing. C'est très impressionnant en effet.

J'aimerais discuter avec vous de ce que nous voyons cette semaine concernant les lignes aériennes américaines qui peuvent encore transporter des Canadiens vers une destination soleil alors que les lignes canadiennes ont été... Le ministre a dit « volontairement » durant la période de questions, mot qui selon moi n'est pas pertinent. Je pense qu'on leur a dit, promis ou donné quelque chose, comme on le fait depuis plusieurs mois maintenant.

Précédemment, nous avons vu une certaine délinquance chez les Canadiens qui se rendent à, disons, Buffalo ou Washington afin de prendre des vols pour l'étranger, mais, présentement, nous sommes témoins d'un nouveau degré d'injustice et de mépris total de la part de la position du gouvernement à l'égard de la perte de parts de

le marché des lignes aériennes canadiennes. Pouvez-vous commenter, s'il vous plaît?

Mme Hillary Marshall: Je pense que je vais commencer par dire que la COVID a créé une situation incroyablement difficile et que nous essayons tous de trouver un équilibre entre nos intérêts commerciaux et le besoin de préserver la santé publique. De ce point de vue, je peux comprendre pourquoi des décisions sont prises.

Ce ne sont pas des décisions qui sont prises par l'aéroport, mais bien entendu, le trafic aérien est important pour nos aéroports. Nous sommes un aéroport-pivot mondial, et nous occupons le quatrième ou le cinquième rang des points d'entrée les plus importants vers les États-Unis internationalement.

Nous devons nous rappeler que nous allons finir par nous remettre de la situation et nous devons protéger notre capacité d'être compétitifs, donc nous devons garder l'esprit ouvert afin de trouver des façons — tout en préservant la santé publique — qui nous permettront de nous rétablir et de concurrencer avec ces aéroports des États-Unis.

Le président: Merci, madame Marshall et madame Kusie.

Mme Stephanie Kusie: Merci, monsieur le président.

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

Monsieur Sidhu, c'est à vous pour six minutes.

M. Maninder Sidhu (Brampton-Est, Lib.): Merci, monsieur le président, et merci à tous les témoins d'être ici avec nous aujourd'hui.

Ma première question est pour vous, madame Marshall. Vous avez mentionné qu'en 2019 vous avez accueilli 50 millions de passagers à l'aéroport Pearson, et vous avez remarqué les pertes d'emploi dans différents secteurs liés à l'aéroport Pearson. Je sais que ces pertes touchent notamment plusieurs chauffeurs de taxi et de limousine, et beaucoup de postes dans les domaines de la sécurité, de l'entretien.

J'ai entendu parler de bien des personnes dans ma circonscription. Beaucoup sont, à juste titre, très préoccupés. Cependant, j'aimerais aussi faire remarquer que bon nombre demeurent optimistes et croient que les choses s'amélioreront en temps voulu.

Madame Marchall, combien de temps pensez-vous que cela va prendre avant que la demande redevienne ce qu'elle était avant la pandémie, une fois la majorité de la population canadienne vaccinée?

Mme Hillary Marshall: Premièrement, Bob Deluce est ici, et il est un porte-parole fantastique pour le secteur, donc plus de questions devraient être adressées à Bob...

Deuxièmement, les membres du secteur affirment que cela pourrait prendre pas moins de trois ou quatre ans pour récupérer ce qui a été perdu et revenir aux niveaux de 2019. C'était notre dernière prévision, mais avec les problèmes supplémentaires auxquels notre secteur a dû faire face, cela pourrait être plus long. Cela pourrait prendre entre cinq et sept ans.

Selon moi, il ne fait aucun doute que les répercussions vont se faire sentir. La récupération prend plus de temps, et les aéroports, les lignes aériennes, et les autres participants du secteur font face à des défis financiers de taille. Les investissements que nous ferions afin de rester compétitifs face aux autres joueurs mondiaux, nous ne pouvons les faire maintenant. Nous avons retardé des investissements importants pour l'aéroport — entre 245 millions et 265 millions de dollars en 2020 — et ces investissements visaient des projets importants dans le but d'agrandir et d'améliorer l'aéroport Pearson de Toronto afin qu'il demeure parmi les meilleurs aéroports-pivots au monde.

Un aéroport-pivot attire des emplois. Il attire des sièges sociaux mondiaux, des investisseurs ainsi que des touristes; donc, n'oubliez pas d'investir dans notre compétitivité future. C'est ce que nous vous demandons. Pendant que nous gardons à l'esprit qu'il faut protéger la santé publique, ne nous laissez pas perdre du terrain.

• (1625)

M. Maninder Sidhu: Merci, madame Marshall.

Monsieur Deluce, si je comprends bien, les pilotes doivent voler un certain nombre d'heures par année pour maintenir leur accréditation. Qu'est-ce qui a été envisagé pour maintenir à jour les compétences de vos pilotes présentement en arrêt de travail durant cette crise?

M. Robert Deluce: Bien, au début, cela n'allait certainement pas être un problème, parce que nous étions censés commencer le 1^{er} juin, mais comme cela s'est prolongé, c'est devenu davantage une préoccupation. Il sera sans doute nécessaire de réintroduire les vols graduellement, lorsqu'on pourra voler à nouveau, afin que tout le monde puisse reprendre ses activités.

Nous maintenons les compétences de l'équipe de gestion et de quelques pilotes inspecteurs et commandants instructeurs, et bien entendu, notre structure nous permet d'en accueillir d'autres, et de mettre à jour leurs compétences à l'aide d'entraînement sur simulateur et grâce à des expériences préparatoires en vol, au besoin, lorsque il y a lieu de le faire, mais il n'y a aucun intérêt à le faire avant de voir la fin de la crise.

Aussi, maintenant qu'un exercice d'entraînement aussi important est requis, ce n'est pas comme si on pouvait ramener 100 % de nos appareils dès la première journée, même si l'occasion — et c'est peu probable — se présentait. Même si, soudainement, la demande exploserait, la transition prendrait un certain temps, et notre structure est conçue et pensée pour cela. Je ne pense pas que dépenser de l'argent dans le but d'entraîner des personnes soit très utile tant qu'on ne voit pas la lumière au bout du tunnel. Un certain programme de vol minimal avec des vols nolisés a été utile.

Pour notre part, je pense que nous faisons tout ce qu'il faut en nous assurant que nous sommes prêts et que nous avons les bonnes personnes pour la formation sur les simulateurs, prêtes à effectuer, entre autres, l'expérience préparatoire en vol. En ce qui nous concerne, je pense que nous sommes prêts à reprendre assez rapidement nos activités, une fois que nous aurons reçu l'approbation de le faire, lorsque la pandémie sera maîtrisée et, bien entendu lorsqu'il y aura une diminution des restrictions de voyage, ce qui permettra à la population de commencer à voler en toute confiance une fois de plus.

M. Maninder Sidhu: Merci de ces informations, monsieur Deluce.

Vous avez mentionné qu'une partie importante des employés est en arrêt de travail. Approximativement, combien de vos employés sont en arrêt de travail à la maison et reçoivent la subvention salariale d'urgence?

M. Robert Deluce: Environ 90 % des 1 500 membres de l'équipe ont subi une mise à pied temporaire. La majorité a touché la SSUC, et maintenant touchent soit de l'assurance-emploi soit la PCU, selon ce qui convient le mieux à leur situation.

Les 10 % qui travaillent reçoivent une aide partielle grâce au programme existant par l'entreprise de Porter. Dans la mesure où les employés travaillent à temps plein, ils reçoivent le salaire d'une personne à temps plein... ceux qui, en fait, travaillent et assurent un service continu.

C'est un pourcentage approximatif; environ 90 % du personnel sont présentement en mise à pied temporaire.

Le président: Avez-vous une question rapide, monsieur Sidhu?

M. Maninder Sidhu: Oui, s'il vous plaît, monsieur le président.

Monsieur Rodgers, selon vous, qu'est-ce qui a changé de façon permanente dans votre secteur en raison de la pandémie? Répondez rapidement, parce que je pense que mon temps est presque écoulé.

M. Bruce Rodgers: Ce qui a changé de façon importante, c'est la capacité des transitaires de s'adapter et la façon dont ils ont été en mesure d'expédier des marchandises à l'extérieur du pays et d'en transporter depuis l'étranger. Les exploitants de services de fret-travailent avec les lignes aériennes canadiennes dans le but de convertir des vols de passagers en vols de transport de marchandises dans le but de les faire entrer au pays et de les en faire sortir; dans l'ensemble, cela a été un succès.

Cependant, la plus grosse préoccupation que nous avons tient à l'établissement des prix. Précédemment, parce que le fret était déplacé dans les soutes inférieures des avions de passagers, les coûts étaient partiellement assumés par les passagers. Maintenant que tous les vols sont des vols de marchandises, le fret doit couvrir l'intégralité des coûts. Pour cette raison, les coûts ont augmenté de façon importante, et l'augmentation est essentiellement refilée au consommateur.

• (1630)

Le président: Merci, monsieur Rodgers.

Nous allons maintenant passer à M. Barsalou-Duval, du Bloc.

Monsieur Barsalou-Duval, c'est à vous pour six minutes.

[Français]

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

Ma première question s'adresse aux représentants de NAV CANADA.

Avant d'imposer unilatéralement une hausse des frais de 30 % aux transporteurs en pleine pandémie, vous avez demandé une aide financière au gouvernement. J'aimerais savoir ce que le gouvernement vous a répondu.

[Traduction]

M. Ray Bohn: Nous avons eu plusieurs échanges avec le précédent ministre, et avons maintenu des communications ouvertes avec le bureau du sous-ministre et du ministre. Évidemment, durant ces conversations nous avons continué de demander des mesures d'aide de la part du gouvernement. Jusqu'à présent, comme vous le savez, nous n'avons reçu aucun appui financier.

Nous aimerions recevoir un appui financier du gouvernement dans l'avenir, mais jusqu'à présent, cela n'a rien donné.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Les transporteurs aériens étaient en sérieuse difficulté à cause de la pandémie. Pouvait-il exister un pire moment pour eux pour subir une augmentation des tarifs de 30 %?

[Traduction]

M. Ray Bohn: Évidemment, nous comprenons que l'augmentation des tarifs a été difficile, mais c'était une décision nécessaire. Nous avons évalué toutes les options avant d'augmenter les frais de service, y compris nous prévaloir du programme de SSUC, et réduire de façon importante les immobilisations et les dépenses d'exploitation.

En fait, cette augmentation aurait pu être beaucoup plus élevée n'eût été les coupures que nous avons imposées. Malheureusement, nous comprenons, et savons très bien, que nos clients font face à leurs propres difficultés. Nous avons travaillé afin d'atténuer le plus possible les effets d'une modification de tarifs en utilisant notre capacité d'endettement et nos liquidités afin de soutenir nos clients. Je vais faire remarquer qu'en faisant cela, nous avons étalé le paiement de l'augmentation, sans intérêt, sur une période de cinq ans, comme je l'ai mentionné dans ma déclaration liminaire.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Le 22 septembre, NAV CANADA a annoncé qu'elle allait mener des études afin d'évaluer les niveaux de service qui sont requis dans de nombreuses tours au Québec, notamment celles de Saint-Jean, de Sept-Îles, de Kuujuarapik, de Blanc-Sablon et de Natashquan. De plus, la tour de Rouyn-Noranda est menacée de fermeture par NAV CANADA depuis des années.

Ce que nous entendons de notre côté, c'est que la volonté de NAV CANADA n'est pas d'examiner le niveau de service requis, mais de fermer les tours. Avant même que les études ne soient terminées, il semble que les contrôleurs de toutes les tours qui font l'objet d'un examen actuellement auraient reçu des avis de licenciement. Pourtant, vous avez besoin d'une autorisation ministérielle pour procéder à cela.

Pourquoi court-circuitez-vous vos propres règles en prenant des décisions majeures qui pourraient compromettre la sécurité et condamner les régions du Québec, avant même d'avoir obtenu les autorisations ministérielles?

[Traduction]

M. Ray Bohn: Merci de votre question. J'aimerais clarifier certains points.

En effet, notre étude des niveaux de service ou nos études en aéronautique ne sont pas encore déterminées. Il s'agit d'un processus qui évalue si des niveaux de service différents sont appropriés.

Nous allons émettre nos recommandations, après avoir consulté les parties intéressées, puisque ces consultations sont, selon nous, approfondies et axées sur la sécurité. Comme je l'ai dit, aucune recommandation n'a été faite jusqu'à maintenant.

Vous avez mentionné que des avis de licenciement ont été remis à des contrôleurs du trafic aérien. J'aimerais clarifier ce fait aussi. Il s'agissait d'avis les informant de leur vulnérabilité, leur indiquant que leur poste pouvait être en danger, selon le résultat de ces études. Ces personnes n'ont d'aucune façon été mises à pied à ce moment-là. Elles reçoivent encore un salaire. Elles continuent d'effectuer leur travail auprès des collectivités que vous avez mentionnées et bien plus. Elles vont continuer à le faire jusqu'à ce que les études en aéronautique soient terminées et soumises à Transports Canada.

Je voulais m'assurer que le Comité savait, et ce, sans l'ombre d'un doute, que ces employés avaient été déclarés vulnérables et n'avaient pas été mis à pied.

• (1635)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Vous comprendrez que, de mon côté, je m'étonne un peu de votre discours. On nous dit que les contrôleurs savent qu'on a l'intention de les mettre à pied, mais qu'ils doivent continuer à faire leur travail en sachant qu'ils vont perdre leur emploi dans quelques mois. La décision n'est pas encore prise, mais ils sont tous mis à pied et on ferme toutes les tours de contrôle au Québec. Vous comprendrez que, de notre côté, nous soyons très inquiets.

Pourtant, alors que vous avez augmenté vos frais de 30 % et que vous supprimez des centaines de postes, ce qui pourrait mettre la sécurité du transport en péril au pays, selon ce que les contrôleurs aériens nous ont dit, vous auriez versé des millions de dollars en primes et en indemnités de départ aux membres de votre haute direction.

Pouvez-vous nous dire combien d'argent a été versé au cours de la dernière année?

[Traduction]

M. Ray Bohn: Premièrement, je vais commenter une fois de plus ces avis de licenciement.

Ils sont exigés selon les dispositions de la convention collective. Une fois que les avis sont remis, ils donnent accès à certains droits; en fait, ce sont des droits qui sont accordés aux employés grâce à la convention collective. Notamment, ils ont accès à un autre poste, à un autre emplacement, si jamais l'étude en aéronautique modifiait le niveau de service et qu'ils étaient touchés.

En ce qui concerne les primes accordées aux cadres, j'aimerais les replacer dans un contexte plus large. Je pense qu'il est important que le Comité comprenne que l'équipe de direction a diminué de 20 %. Nous avons 20 % de moins de gestionnaires qu'avant la pandémie. En plus de recevoir les primes réduites auxquelles vous avez fait référence... je veux souligner qu'elles ont été réduites de façon importante comparativement aux années précédentes. Cela fait suite à une diminution des salaires des cadres et à des modifications importantes du régime de pension des gestionnaires dans l'avenir.

Les employés de l'équipe de direction ont été touchés de façon importante en ce qui concerne leur nombre, ainsi que l'ensemble de leur régime de rémunération.

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

Nous allons maintenant passer au NPD.

Monsieur Masse, vous avez la parole pour six minutes. En passant, monsieur Masse, je suis heureux de vous voir aujourd'hui. C'est toujours un plaisir.

La parole est à vous.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Je sais que ma première question vous intéressera, car elle porte sur l'espace aérien de Cleveland et la tour Windsor, qui sont à l'étude.

Monsieur Bohn, avez-vous communiqué avec la FAA en ce qui concerne notre espace partagé avec les États-Unis à Détroit et l'espace central de Cleveland que nous occupons ensemble? Et quand cela a-t-il eu lieu?

M. Ray Bohn: Je vais demander à mon collègue de répondre à cette question. Il a participé directement à cette initiative.

M. Jonathan Bagg (directeur, Relations avec l'industrie et les parties prenantes, Nav Canada): Oui, monsieur Masse. Je peux confirmer que nous avons eu de multiples échanges avec la FAA, et que nous avons prévu des réunions. Nous sommes en contact avec la FAA depuis plusieurs endroits, notamment Cleveland, Détroit, ainsi qu'avec son bureau de coordination international. Nous travaillons activement avec la FAA.

Le président: Monsieur Bagg, allez-y.

M. Brian Masse: Cette information sera-t-elle rendue publique?

M. Jonathan Bagg: Dans le cadre d'une étude aéronautique, nous devons évaluer toutes les questions qui sont soulevées. Nous sommes certainement conscients que...

M. Brian Masse: Je veux simplement savoir si votre correspondance avec la FAA va être rendue publique.

M. Jonathan Bagg: L'évaluation des questions sera incluse dans notre présentation à Transports Canada.

M. Brian Masse: D'accord, donc la réponse est non. Nous devons faire une demande d'AIPRP pour obtenir votre évaluation de l'information, si nous le voulons. Je peux faire cela avec mes collègues américains, je suppose, du côté des États-Unis.

Il y a eu deux études avant celle-ci, et elles ont prouvé que l'espace aérien était trop dangereux pour que l'on retire le soutien de la tour de contrôle. Qu'est-ce qui est différent, selon vous, maintenant que la circulation a triplé et est devenue plus compliquée, avec l'armée américaine qui utilise également l'espace aérien?

M. Jonathan Bagg: La dernière étude réalisée pour Windsor remonte à 1998, soit il y a plus de deux décennies. C'était il y a assez longtemps. Il y a bien sûr certaines choses qui sont similaires, comme le fait qu'il y a un espace aérien complexe à proximité, mais nous avons aussi vu les choses changer, entre autres les outils que notre personnel utilise, et certainement la prévalence de la navigation GNSS et la disponibilité du système GPS.

Nous examinons attentivement la possibilité d'un changement touchant le service. Aucune décision n'a été prise, mais nous allons tenir compte de tous les facteurs connexes.

M. Brian Masse: Dans son témoignage, M. Bohn a mentionné que vous avez éliminé 720 postes. Cela a-t-il un impact quelconque sur votre étude? Lorsque ces postes ont été éliminés, cela a évidem-

ment eu une incidence sur votre organisation. Comment cela affecte-t-il les études qui ont lieu et vos capacités d'évaluer les choses dans le contexte actuel, surtout que vous avez demandé l'appui du gouvernement pour maintenir votre dotation en personnel, mais que ce dernier vous l'a refusé? En quoi cela a-t-il une incidence sur les études?

• (1640)

M. Jonathan Bagg: Nous avons maintenu toute notre capacité de mener les études. L'équipe chargée des niveaux de service, comme on l'appelle, a une vaste base de connaissances et peut compter sur des personnes ayant une expérience dans le contrôle de la circulation aérienne, des opérations aériennes et de la gestion de l'information aéronautique. Nous avons toutes les capacités nécessaires pour mener une étude approfondie et de qualité, qui sera également approuvée par Transports Canada.

M. Brian Masse: Monsieur Bohn, en ce qui concerne le niveau de dotation actuel, vous avez raison... vous pouvez en fait envoyer les lettres si vous le souhaitez, ce que vous avez fait. Ce n'est pas un cadeau pour les employés. Cela pourra être fait plus tard. Vous pouvez les larguer plus rapidement plutôt que plus tard si vous le souhaitez.

Il y avait déjà une pénurie de contrôleurs aériens au Canada, et les garder au pays sera tout un défi. Quel est le plan à cet égard? Y avait-il vraiment une pénurie avant cette situation? Je crains un exode des cerveaux, pour ainsi dire, puisque les contrôleurs aériens perdent confiance dans la possibilité d'avoir un emploi au Canada à long terme.

M. Ray Bohn: Il est certain qu'avant la pandémie, nos niveaux de dotation en personnel correspondaient à 98 % des besoins. Toutefois, cela fluctue certainement d'un site à l'autre, de sorte que certains sites étaient en manque de personnel avant la pandémie. Alors que nous planifions non seulement notre niveau de service, mais aussi toute autre réduction des effectifs du côté opérationnel, nous examinons bien la reprise de la circulation et ce que nous prévoyons pour la suite, afin de nous assurer que nous disposerons d'un personnel suffisant pour fournir les services auxquels les Canadiens et nos clients se sont habitués. C'est extrêmement important.

Je pense qu'il est très important de souligner que nous ne nous intéressons pas aux chiffres relatifs à la circulation en période de COVID, mais que nous établissons plutôt nos plans en fonction de nos prévisions de la circulation future. Comme vous l'avez entendu plus tôt...

M. Brian Masse: Monsieur Bohn, désolé, je sais que je manque de temps.

Aux fins du compte rendu, je pense qu'il est important pour le leadership... Avez-vous reçu une prime concernant ce qui s'est passé avec les 7 millions de dollars? Faisiez-vous partie de l'équipe de gestion qui a reçu une prime pendant cette période?

M. Ray Bohn: Oui, j'ai reçu une prime. Il n'y a pas eu de prime pour les cadres supérieurs à partir du 1^{er} mars, date de la pandémie, pour le reste de l'exercice financier. Les montants à verser se rapportaient à la période avant la pandémie.

M. Brian Masse: Ne pensez-vous pas qu'il pourrait être difficile pour certains d'accepter que 7 millions de dollars ont été versés en primes à des centaines de cadres supérieurs à un moment où les gens perdent leur emploi et leurs moyens de subsistance? Ne vous êtes-vous pas inquiété du message que cela envoie au reste du Canada?

M. Ray Bohn: Toutes les décisions que nous avons prises en matière de réaménagement des effectifs ont sans aucun doute été difficiles à prendre, mais, comme je l'ai dit plus tôt, tous les cadres supérieurs ont vu leur salaire, mais aussi leur pension de retraite, considérablement réduits en conséquence.

M. Brian Masse: Ils ont toujours un emploi, et d'autres personnes n'en ont pas, et je pense que c'est l'un des enjeux. Lorsque le gouvernement envisagera de soutenir NAV CANADA, s'il y a une décision à prendre, ne pensez-vous pas que les primes ne devraient pas en faire partie? Pourriez-vous garantir ou vous engager aujourd'hui, si le gouvernement fédéral apporte son soutien, à ce qu'aucune partie de cet argent ne soit consacrée à des primes?

M. Ray Bohn: Nous allons examiner nos politiques de rémunération et nous assurer que nous prenons les décisions appropriées afin de garder ou d'attirer les gens dans l'organisation et de faire ce qui est le mieux dans le contexte.

Le président: Merci, monsieur Bohn.

Merci, monsieur Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Le président: Nous allons maintenant passer au deuxième tour. Nous allons d'abord entendre M. Shipley du Parti conservateur pendant cinq minutes, puis Mme Jaczek du Parti libéral pendant cinq minutes, M. Barsalou-Duval du Bloc pendant deux minutes et demie, et, je présume, M. Masse aussi pendant deux minutes et demie.

Monsieur Shipley, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Je remercie tous les témoins d'être venus aujourd'hui. Votre temps est très apprécié.

Ma première question s'adresse à Mme Marshall.

Madame Marshall, vous avez mentionné que Pearson a connu une baisse d'achalandage d'environ 85 %. J'espère que je pourrai obtenir plus d'information. Votre groupe ou votre organisation a-t-il accès à d'autres grands aéroports à l'extérieur du Canada, c'est-à-dire peut-être à Londres, à New York ou à Los Angeles? Leur pourcentage de passagers est-il en baisse? J'essaie simplement d'obtenir une comparaison entre ce qui se passe dans le monde et ce qui se passe au Canada ou à votre aéroport, à Pearson.

• (1645)

Mme Hillary Marshall: Je peux vous parler de certaines des répercussions sur les voyages que nous avons constatées dans d'autres pays. C'est très fluide. Les pays ont introduit différentes restrictions de voyage. Par exemple, nous savons que certains aéroports aux États-Unis, dans les principales plaques tournantes, n'ont connu une baisse que de 50 à 70 %. Nous savons que dans d'autres pays, la propension à voyager n'a pas été très élevée.

Cependant, nous avons enregistré une baisse importante. Nous avons connu une première période de baisse de plus de 90 %, une année sur l'autre, au cours de certains mois. Cela continue à être

très difficile pour nous de ne pas perdre pied. À mesure que nous allons composer avec les restrictions et les changements permanents en matière de voyage et aux exigences de dépistage, nous allons continuer à constater des changements et des répercussions sur le nombre de nos passagers.

Je me tourne vers mon collègue, Ian, au cas où il aurait des informations supplémentaires.

M. Ian Clarke (dirigeant principal des finances, Autorité aéroportuaire du Grand Toronto): Oui, nous continuons à souffrir... plus de 85 %. Cette année, nous prévoyons un nombre de passagers probablement inférieur à celui de 2020. À une époque où nous ne bénéficions pas de l'allègement des loyers ou de l'exemption du gouvernement, il n'est pas logique que notre situation soit pire qu'en 2020.

M. Doug Shipley: Merci pour cette réponse. C'est intéressant à entendre.

Nous allons utiliser l'aéroport Pearson, parce que c'est là que vous êtes. Il a connu une baisse de 85 à 95 %, et peut-être même plus cette année. Vous dites que certaines autres régions n'ont baissé que de 50 %. Il est évident que cette baisse est préjudiciable à l'industrie et va créer des pertes d'emploi.

Selon vous, quel est le principal facteur qui explique pourquoi la baisse est si importante? Est-ce à cause d'un manque de tests rapides? Est-ce dû à l'absence de règles plus strictes dans d'autres administrations? Pourriez-vous attribuer ces différences à une ou deux raisons principales?

M. Ian Clarke: C'est la nature conservatrice des Canadiens. Nous avons entendu parler de la honte de prendre l'avion. Les changements réglementaires ont semé la confusion chez beaucoup de passagers. C'est complexe. Ce que nous devons faire, c'est rétablir la confiance des passagers et leur dire qu'ils vont être en sécurité et leur assurer qu'ils peuvent rentrer au pays.

Nous sommes confrontés à un certain nombre de défis difficiles, ainsi qu'à la santé de nos aéroports, de l'économie et des compagnies aériennes. La route sera longue. Nous devons travailler avec le gouvernement pour trouver des solutions qui permettront de reconstruire ensemble le secteur, en pensant à l'innovation et à l'investissement dans les bons domaines pour récupérer les passagers.

M. Doug Shipley: Merci pour votre réponse.

Je suis choqué par ce qui a été mentionné plus tôt aujourd'hui. Nous espérons tous que cette situation prendra fin dès que possible. Nous devons relancer notre économie et remettre les gens au travail. Il a été dit plus tôt que ces répercussions pourraient durer trois à quatre ans, puis on a changé pour parler de peut-être cinq à sept ans. C'est évidemment un long chemin à parcourir pour votre industrie, qui crée un nombre considérable d'emplois dans tout le pays. Nous devons avoir cette reprise aussi rapidement que possible. Cinq à sept ans, c'est tout simplement incroyable.

Monsieur Clarke ou madame Marshall, avec les nouvelles règles qui sont actuellement mises en place pour les voyageurs internationaux, peut-être pourriez-vous me dire à quel point Pearson participe à l'établissement de ces règles. De quelle quantité d'information disposez-vous jusqu'à présent?

Je reçois des appels quotidiens à notre bureau. Nous ne sommes qu'à 45 minutes de l'aéroport Pearson. Savez-vous déjà ce qui se passera quand quelqu'un reviendra d'un voyage international? Les hôtels ont-ils été choisis? Auront-ils leur mot à dire? Avez-vous déjà participé à ces choix?

Une question m'a été posée par un résident qui est actuellement en voyage. Cela peut sembler frivole, mais c'est une petite chose et c'est important pour ces gens. Ils sont à l'étranger en ce moment avec leurs deux chiens. Ils se posent la question suivante: lorsqu'ils reviendront, s'ils devaient être mis en quarantaine dans un hôtel pendant trois jours, est-ce que ce sera un hôtel où ils pourraient emmener leurs chiens? Ils font partie de leur famille.

Quelle est l'ampleur de la planification jusqu'à présent, et êtes-vous prêt pour ces nouveaux règlements?

Mme Hillary Marshall: Si vous retournez à votre question concernant les répercussions sur le nombre de passagers, la confiance et la confusion des passagers contribuent à en diminuer le nombre. Cela ne veut pas dire qu'il n'est pas important pour tous les Canadiens de respecter nos efforts de lutte contre la COVID. Nous croyons qu'ils devraient le faire. Nous croyons en une approche cohérente et claire à l'égard d'un cadre de tests de dépistage, que nous réclamons depuis de nombreux mois maintenant, avec les transporteurs aériens et d'autres membres de l'industrie. Nous avons demandé une approche claire à l'égard du dépistage pendant près de huit ou neuf mois. Cela fournira aux passagers plus de confiance et leur fera mieux comprendre comment et quand ils peuvent voyager en toute sécurité, et cela finira par permettre une réouverture des voyages sécuritaires. Cela doit faire partie de la stratégie d'avenir.

Ce ne sont pas des mesures sur lesquelles les aéroports se prononcent. Toutefois, nous établissons des partenariats et dirigeons la recherche. Nous avons ouvert la voie à la recherche sur l'aviation et sur les répercussions des déplacements aériens par rapport à la transmission de la COVID. Pour ce faire, nous nous sommes associés à McMaster HealthLabs ainsi qu'à la province de l'Ontario dans le cadre du programme pilote de tests à l'arrivée des voyageurs. Nous sommes sur le point de lancer avec le Conseil national de recherches du Canada un programme de tests volontaires au départ qui vise tant les passagers que les travailleurs de l'aéroport.

Les aéroports et les transporteurs aériens, tout particulièrement les premiers, font tout ce qu'ils peuvent pour aider à tracer la voie à l'égard d'une approche claire concernant les tests, tant au départ qu'à l'arrivée, et nous voulons nous associer avec le gouvernement fédéral pour établir un cadre clair dans l'avenir.

• (1650)

Le président: Nous allons maintenant passer à Mme Jaczek, du Parti libéral, pour cinq minutes.

Mme Helena Jaczek (Markham—Stouffville, Lib.): Merci, monsieur le président, et merci à tous nos témoins. Vous avez démontré encore une fois toute la complexité du secteur de l'aviation.

Ma première question s'adresse à M. Gagnon.

Nous avons entendu un certain nombre de suggestions intéressantes dans le cadre de l'étude. L'une d'entre elles, qui provenaient d'Air North, m'a intriguée. On laissait entendre que ce pourrait être une bonne idée de recommencer à réglementer le secteur de façon temporaire afin de passer à travers la crise. Dans son cas, l'entreprise disait que, si l'on garde d'autres transporteurs à l'extérieur du Yukon, elle pouvait en fait survivre sans avoir besoin de subven-

tions supplémentaires. Autrement dit, elle proposait un monopole régional pour certaines entreprises afin de garantir un niveau de revenu plus prévisible. Bien sûr, cela limiterait la pression concurrentielle, mais elle pourrait en fait survivre.

Avez-vous des réflexions sur le sujet?

M. Yani Gagnon: Merci de poser la question. Je vais laisser la parole à mon collègue, M. Roberts, par rapport à cette question.

M. Julian Roberts (président-directeur général, Pascan inc.): Tout dépendra de la situation démographique de l'aviation régionale et des exploitants ainsi que des destinations au Canada. Si vous prenez Pascan, par exemple, nous avons des vols dans l'Est du Canada et au Québec. Nous nous déplaçons dans 10 régions différentes au Québec et au Labrador. Habituellement, à tout moment donné, nous sommes environ six exploitants régionaux à exercer des activités au Québec. C'est très compétitif. Les gens ne semblent pas penser que c'est vraiment compétitif, mais ce l'est vraiment. Le fait qu'une province ou un territoire puisse se retrouver avec un seul concurrent veut dire qu'il est assurément possible de faire valoir le bien-fondé de sa survie.

Juste pour vous donner un exemple, cet été, Air Canada s'est retirée de certaines régions au Québec. Nous sommes une petite entreprise, un exploitant comptant 150 employés. Nous adorons cette entreprise. Nous l'avons construite à partir de rien et nous sommes vraiment passionnés par ce que nous faisons. Quand nous avons vu Air Canada se retirer, même en temps de pandémie, nous avons pu réaliser des profits. Pour nous, c'était incroyable. L'idée est-elle insensée? Je ne crois pas du tout qu'elle le soit. C'est tout à fait possible, mais cela dépend...

En Colombie-Britannique, comment les Pacific Coastal ou Central Mountain Air vont-ils se sentir? Puis, au Manitoba, vous avez Transwest, West Wind et Calm Air. Ici dans l'Est, vous avez Summit ou bien Pascan, Air Liaison, Provincial Airlines et Air Canada Jazz, et la liste est longue.

Aujourd'hui, nous luttons tous pour notre vie. Honnêtement, c'est terrible, et c'est vraiment difficile pour moi, selon ce que j'entends, de participer à l'appel aujourd'hui, croyez-moi. Tous mes employés sont coupés. Personne n'a eu d'augmentation de salaire. Personne n'a reçu de prime. Personne n'a rien reçu. Nous nous sommes battus contre cette chose. Nous expédions des biens essentiels dans des régions: des médicaments, des antibiotiques, des aliments. Je perds juste mon... Je suis désolé. Je m'enflamme un peu.

C'est vraiment difficile. Nous nous retrouvons dans cette position aujourd'hui. Personne d'entre nous ne s'y attendait. Yani et moi avons acheté cette entreprise. Nous sommes vraiment passionnés. Nous croyons en l'aviation. Nous pensions que nous pouvions aider des collectivités régionales dans la province de Québec et dans l'Est du Canada, et nous l'avons fait. Nous avons été chanceux que le gouvernement du Québec soit là. Il nous a désignés comme un exploitant essentiel, et nous avons donc reçu une certaine aide du gouvernement provincial au Québec. Dieu merci. Sans cela, je pense que tous les gros transporteurs au Québec n'existeraient pratiquement plus aujourd'hui.

Si vous avez la possibilité d'être seul, c'est une bénédiction. Vous êtes chanceux, parce que vous pourrez vraiment vous en sortir. Si vous êtes dans un marché concurrentiel comme nous le sommes et comme dans certains autres endroits... M. Deluce a évidemment une forte concurrence. Ce n'est pas facile pour une compagnie comme Porter. Il s'est aussi posé en opprimé.

Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question.

• (1655)

Mme Helena Jaczek: Oui, et je pense que vous avez aussi démontré la complexité des différences partout au pays. Bien sûr, notre pays est énorme, et nous devons réfléchir à un très grand nombre de facteurs. Nous comprenons votre frustration et l'anxiété que ressentent tous les employés en raison de tout ce que nous avons entendu.

En essayant d'être un peu plus positive... madame Marshall, vous n'existez plus qu'avec le strict minimum à la GTAA. Est-il possible de revoir les modèles opérationnels à l'aéroport? Lorsque vous vous remettez sur pied, et nous savons que vous le ferez, y aura-t-il des occasions de revoir la façon dont vous menez vos activités à l'aéroport?

Mme Hillary Marshall: Nous avons une nouvelle présidente et chef de la direction à l'aéroport Pearson de Toronto. Certains d'entre vous ont eu l'occasion de rencontrer Deborah Flint, qui venait de LAX. Deborah ne cesse jamais de réfléchir à la façon dont nous pouvons nous transformer et innover afin de créer un meilleur avenir et à la façon dont notre industrie doit changer.

Une chose qu'elle voulait examiner et mieux comprendre, en tant que personne arrivant dans le secteur aéroportuaire canadien, c'était certains des cadres sous-jacents pour notre modèle de gouvernance, y compris certains aspects des baux fonciers à l'aéroport. Une des difficultés, et je suis sûre que Ian en parlera, tient au besoin de redonner des aéroports comme Pearson au gouvernement sans dette et de les remettre dans un état de calibre mondial. C'est une difficulté.

Ensuite, nous avons l'obligation de verser 12 % de nos revenus bruts au gouvernement sous forme de loyer foncier chaque année. Si je regarde en 2019, c'était environ 170 millions de dollars. Cela crée certaines difficultés pour ce qui est de notre flexibilité d'innover autant que nous le voulons dans de nouvelles possibilités qui génèrent des revenus, mais cela ne nous a pas empêchés d'essayer de le faire.

Je vais céder la parole à Ian, qui pourra vous donner une certaine idée de la façon dont son équipe, l'équipe commerciale et stratégique, réfléchit à de nouvelles approches concernant des possibilités commerciales.

Le président: Monsieur Clarke, vous devrez répondre à cette question durant la période prévue pour une prochaine question.

Mme Hillary Marshall: Je vous en prie...

Le président: Madame Marshall, je suis désolé. Le temps de Mme Jaczek est écoulé.

Nous allons maintenant passer à M. Barsalou-Duval.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

[Français]

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

Ma question s'adresse à M. Gagnon, de Pascan.

Tout à l'heure, votre collègue, M. Roberts, a souligné que si Pascan et les autres transporteurs régionaux du Québec sont encore en vie aujourd'hui, c'est grâce à l'aide du gouvernement du Québec. On a souvent déploré l'inaction et l'absence d'aide du gouvernement fédéral

dans le secteur aérien, mais le gouvernement du Québec, pour sa part, a offert de l'aide à ce secteur.

Le gouvernement fédéral envisage d'offrir une aide aux grands transporteurs, laquelle comporterait deux conditions: le remboursement des billets d'avion, ce qui est une bonne chose, et le retour des grands transporteurs dans les régions.

Comment un transporteur régional comme Pascan voit-il le fait que, grâce à l'argent du fédéral, Air Canada recommencera à couvrir les liaisons qu'il assure déjà? Quelles conséquences pourrait avoir ce retour sur la desserte régionale? Si j'ai bien compris, Air Canada ne dessert pas tous les endroits que vous couvrez.

• (1700)

M. Yani Gagnon: Je vous remercie de votre question.

Subventionner Air Canada ou d'autres grands transporteurs, qui viendront concurrencer les marchés régionaux, n'a absolument aucun sens. Il faudrait plutôt concentrer les efforts pour forcer les grands transporteurs à rembourser les billets d'avion achetés avant la pandémie. On leur tend une carotte en leur donnant de l'argent pour qu'ils desservent à nouveau les régions alors que Pascan et les transporteurs régionaux partout au Canada ont pris le relais. Nous sommes capables d'offrir ce service.

La seule raison pour laquelle les grands transporteurs comme Air Canada investissent aussi massivement le transport régional est qu'ils vont chercher 30, 35 et même 40 % du volume régional pour faire de la correspondance internationale ou interprovinciale. Nous sommes déjà présents dans les grands aéroports internationaux, notamment à l'aéroport de Québec. Nous avons les autorisations nécessaires pour offrir des vols réguliers à l'aéroport international de Montréal. Nous ne le faisons pas en ce moment faute de demande et de volume, mais absolument rien ne nous empêche de le faire et d'offrir des liaisons aux passagers.

Si le gouvernement fédéral s'entête à vouloir subventionner les grands transporteurs pour le volet régional, il y aura de sérieuses répercussions sur les petits transporteurs régionaux comme Pascan.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Gagnon.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Nous allons maintenant passer à M. Bachrach.

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

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie tous nos témoins de leurs exposés aujourd'hui.

Ma première question s'adresse à M. Bohn, pour reprendre là où certains de mes collègues ont arrêté.

La pandémie a évidemment entraîné une énorme baisse de revenus pour NAV CANADA. Nous avons un peu parlé de vos conversations avec le gouvernement, mais je ne crois pas que nous ayons entendu parler de la mesure dans laquelle l'aide financière permettrait à NAV CANADA d'éviter les coupures qui sont envisagées actuellement.

Nous avons entendu le syndicat qui représente les travailleurs à NAV CANADA s'exprimer sur ce sujet, mais pourriez-vous parler du type de soutien financier qui serait nécessaire pour éviter ces coupures qui sont proposées?

M. Ray Bohn: D'abord, je veux mentionner brièvement que, en ce qui concerne les initiatives touchant les niveaux de service qui sont actuellement envisagées, nous continuerions de les examiner sans égard au soutien gouvernemental.

Cela fait partie de notre processus normal d'examiner ce qui est approprié dans le contexte. Nous avons examiné les niveaux de circulation avant la pandémie et ce à quoi ils ressembleront durant la reprise et après, et nous voulons établir les niveaux de service appropriés. Par conséquent, nous poursuivrions ces études aéronautiques en dépit de toute aide financière du gouvernement.

Toutefois, je vais aussi mentionner que, pour répondre à votre question, cela dépend vraiment de la durée de la crise de santé publique. Cependant, comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, entre notre dernier exercice et notre exercice actuel, nous avons un manque à gagner d'environ 650 millions de dollars. Cela ne comprend pas ce que nous prévoyons être une érosion supplémentaire à court terme des déplacements aériens, et cela reporte assurément la reprise au-delà de ce que nous aurions prévu.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur Bohn.

Mon autre question concerne les critères que NAV CANADA a utilisés pour sélectionner les tours qui font actuellement l'objet d'un examen, comme Gander et Windsor. Celles-ci représentent des espaces aériens très occupés et importants sur le plan stratégique.

Pourriez-vous parler des critères en fonction desquels NAV CANADA a créé la liste des lieux devant être examinés?

M. Ray Bohn: Notre politique concernant la prestation de services de navigation aérienne nous fournit des orientations sur les services qui sont généralement offerts en fonction des niveaux de circulation. Nous surveillons continuellement ces niveaux de circulation et travaillons avec la direction régionale pour déterminer si une étude doit ou non être entreprise. Comme je l'ai dit, cela repose surtout sur les niveaux de circulation.

J'aimerais mentionner encore une fois que ces niveaux de circulation sont non pas ceux durant la COVID, mais plutôt ce que nous voyions jusqu'au début de la pandémie.

• (1705)

Le président: Merci, monsieur Bohn.

Merci, monsieur Bachrach.

Nous allons maintenant passer à M. Soroka.

Monsieur Soroka, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Gerald Soroka (Yellowhead, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à tous les témoins d'être venus aujourd'hui.

Ma première question s'adresse à Mme Anderton et à M. Petrou.

Votre entreprise est étroitement liée à la réussite de l'industrie de l'aviation dans son ensemble. Depuis des mois maintenant, les libéraux ont promis un plan pour aider le secteur de l'aviation, et rien n'a encore été présenté. Dans quelle mesure croyez-vous que leur plan aidera l'industrie à se remettre sur pied?

Mme Samantha Anderton: Je vais laisser le soin à mon collègue, M. Petrou, de répondre à cette question.

M. Andrew Petrou: À ce moment-ci, nous concentrons nos efforts avec le gouvernement actuel sur nos initiatives de recherche et notre recyclage immédiat. Nous exerçons des pressions afin que ce financement arrive et soit rapidement activé.

Nous espérons qu'il portera fruit. Nous avons suscité un intérêt, mais le temps nous dira s'il portera fruit.

M. Gerald Soroka: Monsieur Deluce, c'est un concept très intéressant que vous avez depuis les derniers mois — être en arrêt complet. Êtes-vous préoccupé par le fait que des employés pourraient ne pas revenir ou par rapport à la rétention des employés?

M. Robert Deluce: C'est toujours une préoccupation pour toute entreprise dont les activités sont suspendues pendant une période prolongée. Nous avons accordé beaucoup d'attention aux membres de notre équipe, à leur santé et à leur bien-être, ainsi qu'à leur capacité de revenir et de reprendre le service au moment approprié. C'est vraiment d'une importance capitale pour nous.

Nous croyons que notre groupe nous soutient suffisamment. Les membres ont joué un rôle très important dans notre réussite à ce jour. Nous dépendons fortement d'eux une fois que nous pourrions reprendre le service. Je pense que nous faisons toutes les bonnes choses, mais nous sommes en quelque sorte gênés dans notre capacité de le faire, parce que notre source de revenus aujourd'hui est presque nulle. Les niveaux de dépense se maintiennent, même si nous les avons réduits passablement.

M. Gerald Soroka: Monsieur Deluce, grâce à ce que vous avez fait pendant que les principales compagnies aériennes se livraient toujours concurrence — et dans un marché fortement concurrentiel — croyez-vous que vous pourriez concurrencer les grandes compagnies après la pandémie?

M. Robert Deluce: Nous les concurrencions avant la pandémie, contre toute attente. En mars, nous avons pris la décision de suspendre le service, de nous occuper des membres de notre équipe et de faire du mieux que nous pouvions pour soutenir les initiatives de santé qui ont été lancées afin de lutter contre le virus.

Entretemps, nous sommes restés prêts, c'est-à-dire que nous avons remis à neuf des aéronefs et qu'un certain nombre de membres de l'équipe sont prêts. Nous avons peint des aéronefs. Nous avons révisé et peaufiné bon nombre de nos activités. Nous avons utilisé la période de la manière la plus constructive possible pour nous assurer que, quand le moment serait venu, nous pourrions nous lancer sur des bases très solides, en espérant reprendre complètement le service le plus rapidement possible.

M. Gerald Soroka: Monsieur le président, me reste-t-il du temps?

Le président: Il vous reste une minute.

M. Gerald Soroka: Par rapport à votre fret aérien, monsieur Rodgers, vous avez dit qu'environ la moitié ne vient plus au pays et que les prix ont augmenté de façon notable. Vu le coût élevé, combien de temps est-ce viable selon vous? Ou bien, croyez-vous que les gens en ont besoin et qu'ils vont continuer de payer pour ces services?

• (1710)

M. Bruce Rodgers: Juste pour clarifier les choses, 50 % des marchandises sont transportées dans la soute inférieure de l'aéronef de passagers. Lorsque les vols des aéronefs de passagers ont diminué de façon importante, les gens se sont tournés vers les aéronefs affrétés. Le fret aérien continue d'être transporté. Les marchandises continuent d'être transportées. Elles se déplacent dans des aéronefs affrétés en ce moment même, à des prix beaucoup plus élevés, comme je l'ai mentionné. Cela se poursuivra pour les pièces de secours.

Nous avons vu une partie importante du commerce qui était transportée par avion se rendre dans les bateaux, passant au secteur maritime plutôt qu'au secteur de l'aviation. C'est un changement important qui s'est produit durant cette période, mais les pièces de secours, les produits et les services continueront d'être transportés par les aéronefs affrétés si la soute n'a pas la capacité voulue.

Le président: Merci, messieurs Rodgers et Soroka.

Nous allons maintenant passer à M. Rogers.

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

M. Churence Rogers: Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins qui sont avec nous aujourd'hui et merci de tous les renseignements que vous avez fournis concernant les difficultés auxquelles vous faites face.

Ma première question est destinée à NAV CANADA. Gander, qui est au centre des vols internationaux, bien sûr, pour l'est du Canada, était le joyau de NAV CANADA le 11 septembre, lorsque tous les aéronefs atterrirent à Gander. La ville et les gens se questionnent sur les plans à long terme pour les activités de Gander, puisqu'il a été fait mention de mises à pied proposées en raison des difficultés financières.

Les gens sont préoccupés par les emplois, bien sûr, et par le fait de savoir si, avec l'expérience qu'ils possèdent, ils seront rappelés et ramenés, après la pandémie — dans un avenir pas trop éloigné, nous l'espérons — au centre de navigation aérienne de Gander.

M. Ray Bohn: Nous comprenons certainement l'importance d'avoir de bons emplois dans des petites collectivités comme Gander et du rôle que NAV CANADA joue dans l'économie locale. Je tiens à souligner que les changements de notre main-d'œuvre à Gander n'ont été apportés qu'après un examen attentif des exigences opérationnelles, tant actuelles que, de façon encore plus importante, futures.

Nous continuons d'évaluer nos exigences à mesure que nous avançons, positivement et négativement. Assurément, si la circulation reprend à un rythme plus rapide que ce à quoi nous nous attendons, nous serons très intéressés à continuer de travailler avec nos employés de Gander. Je crois qu'il est juste de dire qu'ils ont grandement contribué à l'organisation.

Nous espérons que les choses s'amélioreront au-delà de nos estimations, mais à ce jour, tout notre travail a été réalisé en fonction de nos prévisions de la circulation dans l'avenir.

M. Churence Rogers: Merci beaucoup.

Pour M. Deluce et M. Roberts, je parle de la restauration des itinéraires régionaux. J'ai juste quelques questions rapides à ce sujet.

Selon votre point de vue, que faudra-t-il pour restaurer la connectivité perdue après la pandémie? Une fois la pandémie cal-

mée, à quel point pourrions-nous à votre avis restaurer tous les trajets régionaux que nous avons perdus? Quels types d'échéanciers envisagez-vous pour que cela se produise?

Le président: Nous allons commencer par M. Deluce, puis nous passerons à M. Roberts.

M. Robert Deluce: Eh bien, je pense que nous avons toujours considéré les trajets régionaux dans les petites collectivités comme ceux qui sont vraiment les plus vulnérables dans une situation comme celle-ci, en raison de la plus faible circulation, et nous croyons aussi que les collectivités ont besoin des compagnies aériennes et les méritent. Les compagnies aériennes méritent un niveau de soutien qui leur permettrait d'assurer le plus rapidement possible une certaine reprise du service vers ces destinations régionales, et elles en ont besoin. C'est certainement notre point de vue.

C'est pourquoi je pense qu'il est très important d'examiner plus précisément un mécanisme de soutien propre à l'industrie. Je pense qu'on dirait que cela fonctionne d'une certaine façon en ce moment, et je pense que, si nous travaillons ensemble, il sera possible pour les collectivités, les aéroports, les compagnies aériennes et le gouvernement de se concentrer sur la meilleure façon de reprendre le service dans certaines des petites collectivités régionales qui en ont tant besoin.

Le président: Merci, monsieur Deluce.

Monsieur Roberts, voulez-vous dire quelque chose?

M. Julian Roberts: Oui.

Nous avons une bonne occasion de reconstruire les marchés régionaux assez rapidement. Ce que nous avons fait jusqu'ici, c'est vraiment diversifier nos activités, non seulement en offrant un service aux passagers, mais en ajoutant des marchandises dans nos aéronefs. Nous avons d'autres types de services. Nous concluons des contrats avec des hôpitaux et des sociétés d'exploitation minière. Nous favorisons les vols intérieurs et les vols extérieurs, donc les marchés au Québec et dans l'Est du Canada.

L'été dernier, nous étions en plein milieu d'une pandémie. Il y avait la bulle atlantique. Il y avait une sorte de bulle ici, au Québec. Nous avons vu une augmentation énorme du tourisme local. Je crois que si nous avions quelques initiatives que nous pouvions utiliser pour promouvoir le tourisme local afin d'inciter les gens à se rendre dans les régions... Nous imposons toujours une grande dépendance aux régions. Eh bien, les régions sont petites; elles sont ceci et cela. Vous le savez, je viens d'une petite région de 300 habitants. Nous devons nous centrer un peu plus sur les grandes populations, les amener à voir nos beautés canadiennes: Stephenville, Deer Lake, Sydney, Charlottetown, Gaspé, les Îles-de-la-Madeleine — ces endroits sont incroyables — Sept-Îles, Port-Cartier. Si nous pouvions élaborer quelques mesures incitatives favorisant le tourisme pour amener les gens des grands centres dans les régions et corriger le problème un peu... La circulation est à sens unique, et nous imposons tout le fardeau aux gens dans les régions. Servons-nous d'une partie de la pression populaire que nous avons.

• (1715)

Le président: Merci, monsieur Roberts.

Merci, monsieur Rogers.

Nous allons maintenant passer à M. Kram, pour cinq minutes.

Monsieur Kram, la parole est à vous.

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

Mes questions sont destinées aux témoins de NAV CANADA et elles concernent la fermeture des tours de contrôle de la circulation aérienne.

Jeudi dernier, M. Doug Best a témoigné au Comité. Il est le président et PDG de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, l'ACCTA. Il a dit ceci : « 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 ».

Les témoins de NAV CANADA pourraient-ils expliquer cela? Si le gouvernement fédéral donnait à NAV CANADA une subvention de 7 millions de dollars demain, combien de tours de contrôle de la circulation aérienne sur votre liste des fermetures auraient pu être gardées ouvertes?

Le président: Monsieur Bohn, allez-y.

M. Ray Bohn: J'aimerais juste répéter que les employés de la direction, je pense, ont été les plus durement touchés par notre réaménagement des effectifs et assurément en ce qui concerne leur rémunération, tant du point de vue salarial que, comme je l'ai dit plus tôt, du point de vue de la pension.

Pour ce qui est de savoir combien d'établissements resteraient ouverts en fonction de toute subvention gouvernementale, c'est quelque chose que nous devrions évaluer. Encore une fois, nous cherchons à transformer une industrie. Par conséquent, nous devons transformer les services que nous offrons, en fonction non seulement de ce que nous voyons aujourd'hui, mais de ce que nous entreprenons dans l'avenir. C'est ainsi que nous prendrons nos décisions.

M. Michael Kram: D'accord. Lorsque je parle avec les représentants de l'autorité aéroportuaire de Regina, la dernière chose à laquelle ils pensent, ce sont les primes de NAV CANADA. Ce qui occupe leur esprit, c'est la sécurité publique, la croissance future après la pandémie et le fait de garder les lumières allumées entre-temps.

Comment NAV CANADA prévoit-il atteindre les niveaux d'avant la pandémie si sept de ses tours de contrôle de la circulation aérienne ont été fermées?

M. Ray Bohn: Les décisions que nous prenons concernant les tours de contrôle de la circulation aérienne reposent sur la circulation aérienne que nous avons vue avant la pandémie et que nous prévoyons voir après celle-ci. Ces changements ne sont pas apportés en fonction de la situation des niveaux de circulation actuelle, donc nous continuerons de fournir le niveau de service approprié, gardant toujours la sécurité à l'avant-plan et à l'esprit pour toutes les décisions que nous prenons.

M. Michael Kram: Avant la pandémie, en 2019, les contrôleurs de la circulation devaient-ils fréquemment faire des heures supplémentaires?

M. Ray Bohn: Oui, les contrôleurs aériens faisaient des heures supplémentaires, ou bon nombre d'entre eux en faisaient. Les heures supplémentaires sont utilisées comme façon d'équilibrer l'offre et la demande en ce qui a trait à nos services, puisque nous exerçons des activités 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Nous avons utilisé les heures supplémentaires pour composer avec les pénuries de personnel dans certains endroits. Toutefois, même dans

les lieux où notre effectif est complet, nous utiliserons les heures supplémentaires pour équilibrer l'offre et la demande.

M. Michael Kram: Si NAV CANADA demandait à ses contrôleurs de faire des heures supplémentaires avant la pandémie, ces niveaux d'heures supplémentaires sont-ils durables après la pandémie, ou NAV CANADA s'attend-il juste à réduire radicalement les niveaux de circulation aérienne dans un avenir rapproché?

• (1720)

M. Ray Bohn: Nous nous attendons assurément à des réductions importantes de la circulation aérienne dans un avenir rapproché. Toutefois, tous nos plans... y compris l'examen de ce qui pourrait constituer une combinaison optimale d'heures supplémentaires et de paye régulière sont pris en considération dans la façon dont nous établissons nos niveaux de dotation dans l'avenir, pour nous assurer que nos activités sont extrêmement sécuritaires, comme ce que nous avons offert dans le passé au public canadien et à nos clients.

Rien de tout cela ne va changer, mais l'environnement a changé. Nous devons répondre à cet environnement et nous assurer de fournir le niveau de service approprié en fonction de la demande que nous prévoyons.

M. Michael Kram: Je crois que vous avez dit dans votre déclaration liminaire qu'il faudrait de six à sept ans pour retourner aux niveaux d'avant la pandémie.

Quelle modélisation avez-vous utilisée pour parvenir à cette conclusion?

M. Ray Bohn: Il me semble que c'était Mme Marshall qui a fait ce commentaire concernant les six à sept ans.

Je dirais que notre prévision actuelle — même si nous l'examinons en ce moment à la lumière des récentes annonces du gouvernement — c'est que nous ne prévoyons pas que la circulation revienne aux niveaux de 2019 avant 2023-2024. Cependant, il se peut que cela soit repoussé, un peu comme Mme Marshall l'a dit plus tôt.

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

Nous allons maintenant passer à M. El-Khoury.

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

[Français]

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

Je souhaite la bienvenue à nos invités.

Ma première question s'adresse à M. Deluce.

Monsieur Deluce, nous avons entendu que des agences de voyages ont perdu leurs commissions après l'annulation de vols. Ce sont souvent de petites entreprises qui ne peuvent survivre sans ces commissions.

Que diriez-vous sur leur sort?

[Traduction]

M. Robert Deluce: Je vous remercie de poser la question.

C'est assurément quelque chose qui fait l'objet d'une discussion et d'un examen. Je crois que, habituellement, lorsque des remboursements sont émis, les agences renoncent en fait à leurs commissions connexes; c'est aussi très reconnu que ces agences ont probablement dû faire beaucoup de travail supplémentaire durant les derniers mois, dont la majeure partie n'a pas été rémunérée, et ce, dans un effort pour gérer et traiter d'innombrables changements et modifications de l'environnement en constante évolution dans lequel les compagnies aériennes et les aéroports ainsi que les passagers se sont retrouvés.

C'est une de ces situations où tout le monde souffre. Y compris les aéroports et NAV CANADA. De même que les compagnies aériennes. Et assurément les agences de voyages, les hôtels et d'autres participants.

À notre avis, on doit accorder une certaine considération aux agences qui ont travaillé avec tant de diligence pour continuer de faire avancer les choses et qui se sont adaptées tandis que les passagers voyaient leurs horaires de vol fréquemment modifiés.

Je ne peux ni parler pour elles ni prendre des décisions à ce sujet, mais je les comprends certainement et je reconnais la situation difficile dans laquelle elles se trouvent.

[Français]

M. Fayçal El-Khoury: Je m'adresse toujours à M. Deluce.

Nous savons que le gouvernement fédéral a annoncé une aide financière en imposant des conditions liées à plusieurs enjeux. La première est le remboursement des clients dont les vols ont été annulés. La deuxième concerne la protection des routes régionales et la connectivité. La troisième vise à honorer les contrats avec les entreprises aérospatiales canadiennes. La dernière se rapporte à l'acquittement des commissions des agences de voyages, qui est également devenu un enjeu.

Pourriez-vous nous dire quels enjeux sont les plus problématiques pour les compagnies aériennes et nous en parler de façon détaillée, s'il vous plaît?

• (1725)

[Traduction]

M. Robert Deluce: C'est une question complexe et je ne suis pas sûr de bien la comprendre.

Je peux vous dire que, dans notre cas particulier, tout particulièrement en ce qui concerne les remboursements, nous avons reçu nos directives principalement de l'OTC. En même temps, nous sommes allés plus loin que ces directives dans certaines circonstances, où nous avons examiné la situation particulière et avons estimé qu'il s'agissait d'une difficulté ou d'une situation particulière qui devait faire l'objet d'une plus grande prise en considération en ce qui concerne les passagers en particulier. Dans de nombreux cas, nous allions bien au-delà de ce que les directives prévoyaient.

L'autre chose que je dirais par rapport à notre situation particulière, c'est que nous ne faisons pas de longs trajets, donc nos tarifs ne sont pas très élevés; nous sommes concurrentiels. Généralement, nous comptons pour un très petit pourcentage, beaucoup moins que 1 %, des remboursements totaux qui finiront par revenir aux consommateurs, que ce soit par des crédits de voyage qui sont utilisés ou sous forme d'autres remboursements.

La somme que nous contemplons est importante. Quoi qu'il arrive, on doit l'examiner dans le contexte du niveau d'indemnisation

ou du niveau d'aide — je crois que c'est un meilleur mot — prévu dans ce forfait qui permet un recommencement sain et voir comment cela cadre avec le fait de traiter les remboursements qui doivent à juste titre être faits aux passagers pour qu'ils les utilisent à un moment donné.

Le président: Merci, monsieur Deluce.

M. Robert Deluce: Je ne suis pas sûr d'avoir répondu à votre question.

M. Fayçal El-Khoury: Pas très clairement.

M. Robert Deluce: Je n'ai pas reçu l'interprétation complète.

Le président: Merci, monsieur Deluce, et merci, monsieur El-Khoury.

Nous allons maintenant passer à M. Barsalou-Duval, pour deux minutes et demie.

[Français]

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

Je vais me permettre de questionner encore une fois M. Gagnon.

Dans sa dernière mise à jour économique, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il travaillait à la mise en place d'un programme d'aide pour le transport aérien régional. Parallèlement, le gouvernement du Québec, avec M. François Bonnardel, ainsi que l'Union des municipalités du Québec et un groupe consultatif élaborent leur propre politique en matière de transport aérien régional pour le Québec.

Avant de mettre en place une nouvelle politique fédérale, croyez-vous qu'il serait important de prendre connaissance de ce que le Québec va mettre en œuvre et qu'on s'assure que cette politique s'harmonisera bien avec cela?

M. Yvan Gagnon: Je vous remercie de votre question.

Effectivement, il semble que beaucoup de personnes ont les deux mains dans le plat de bonbons. Le danger qui nous guette, c'est qu'il y ait des politiques contreproductives. Il est donc important que les gens se parlent et qu'ils aient une bonne compréhension des problèmes. Il est aussi très important que tous les intervenants soient entendus.

Depuis le début des discours, j'entends que le gouvernement fédéral est en train de travailler à un programme d'aide axé surtout sur les grands transporteurs. Nous n'avons pas fait partie de ces discussions. Nous avons parlé à différentes personnes, de divers ordres de gouvernement, afin de faire connaître la perspective des transporteurs régionaux et le rôle que Pascan pourrait jouer au Québec, mais aussi à l'extérieur du Québec, puisque nous prétendons à d'autres marchés, comme les Maritimes ou même certains marchés régionaux en Ontario.

Cependant, nous n'avons pas été sondés sur la pertinence de telles initiatives. Donc, si les gens du gouvernement veulent avoir notre avis là-dessus, nous serons heureux de participer à ces discussions.

M. Xavier Barsalou-Duval: Concernant tout ce qui a été discuté avec NAV CANADA, comme l'augmentation des tarifs et le versement de primes, en tant que transporteur qui doit payer les frais d'exploitation de NAV CANADA, comment vivez-vous cette situation?

• (1730)

M. Yani Gagnon: Je ne veux pas placer NAV CANADA sous les projecteurs, mais je vous dirai que, globalement, c'est toujours un peu la même chanson.

Tous les intervenants imposent chaque année des augmentations de tarifs en supposant que les transporteurs seront en mesure de les refilet aux passagers, alors que c'est complètement impossible.

Il y a de grands transporteurs dans les marchés régionaux. Au Québec, on pense notamment à Air Canada, dont la politique de prix est assez faible. Comme je l'ai mentionné dans mon allocution, les augmentations des tarifs et des droits de toutes sortes représentent entre 35 et 40 %, ce qui est massif.

S'il y a constamment des augmentations, mais que la capacité du transporteur à refilet la facture ou les augmentations de tarifs aux passagers est presque nulle, les petits transporteurs sont complètement égoisés.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Gagnon.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

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

Monsieur Bachrach, la parole est à vous.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

J'ai quelques questions pour M. Deluce concernant les remboursements des passagers.

D'abord, tous les tarifs de service actuels de Porter précisent que, dans le cas d'annulations qui sont contrôlables à des fins de sécurité, y compris celles attribuables au risque causé par la COVID-19, les clients devraient être en mesure de demander un remboursement. Sont-ils actuellement en mesure de le faire?

M. Robert Deluce: Ce que je peux vous dire, c'est que nous avons respecté les lignes directrices qui ont été établies pour nous. En plus, dans de nombreux cas, nous sommes allés au-delà de ces lignes directrices.

Pour nous, il n'y a pas d'engorgement. Je crois que lorsqu'il y a des circonstances atténuantes, nous examinons ces situations, et

c'est probablement à ce moment que nous finissons par aller au-delà des lignes directrices.

Pour revenir à la question précise, je crois que non seulement nous respectons les lignes directrices, mais nous dépassons ce qui a été établi.

M. Taylor Bachrach: Sur ce point, monsieur Deluce, il y avait deux décisions de l'OTC de 2013 et de 2014, que vous connaissez j'en suis sûr, toutes deux portées devant la Cour fédérale conformément au paragraphe 33(1) de la *Loi sur les transports du Canada*. Elles ont conclu qu'il est déraisonnable de refuser des remboursements même lorsque les annulations sont incontrôlables.

Avez-vous l'impression que vos annulations actuelles sont conformes à ces deux décisions?

M. Robert Deluce: Oui, je crois qu'elles le sont et qu'il y a toujours des facteurs qui doivent être pris en considération. Je crois qu'il est raisonnable pour les compagnies aériennes de fournir des bons de voyage et de les rendre extrêmement flexibles, de manière à s'assurer qu'ils continuent d'être adaptés, pour que les personnes puissent y accéder et que, lorsqu'elles ont la possibilité de voyager, elles puissent le faire ou transférer ces bons à quiconque sera en mesure de prendre l'avion.

Je crois que, dans notre cas particulier, nous dépassons tout ce qui a été énoncé ou a été jugé raisonnable.

Le président: Merci, monsieur Deluce.

Merci, monsieur Bachrach.

Je tiens à exprimer à tous les témoins ma sincère reconnaissance au nom de tous les députés ainsi que de ceux qui ont participé à la réunion d'aujourd'hui. Je suis sûr que tous les renseignements que vous nous avez fournis aujourd'hui aideront à générer le rapport que les analystes produiront, et les membres choisiront aussi délibérément de présenter un rapport à la Chambre en temps opportun.

Encore une fois, je vous remercie de votre temps aujourd'hui.

Mesdames et messieurs, merci de votre temps aujourd'hui. C'était une réunion fantastique. Nous nous verrons à notre prochaine réunion jeudi.

Bonne soirée.

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>