



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

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

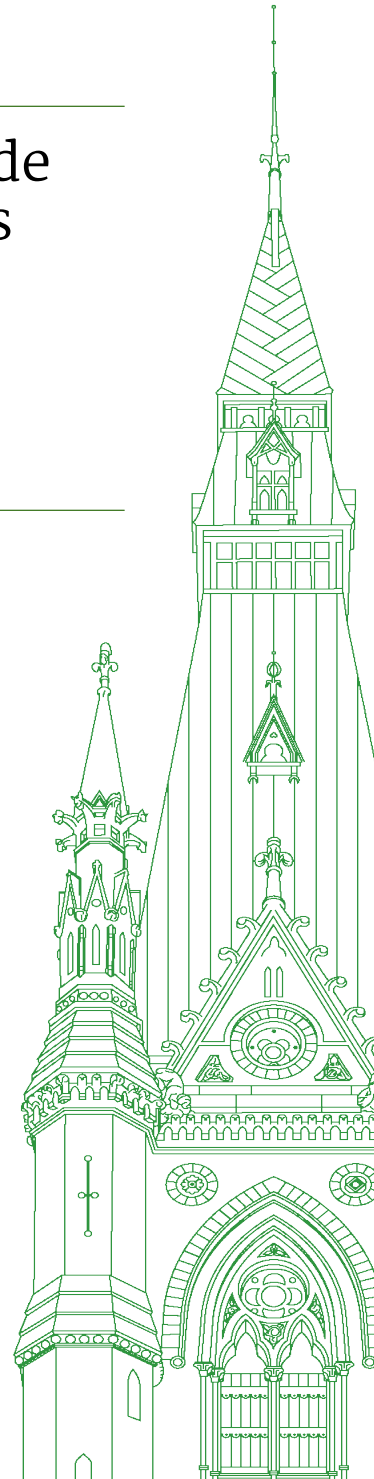
TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 015

PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le jeudi 4 février 2021

Président : M. Vance Badawey



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

Le jeudi 4 février 2021

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.)): J'ai le plaisir de vous souhaiter à toutes et à tous la bienvenue à la quinzième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

La réunion d'aujourd'hui se déroule selon une formule hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le 25 janvier 2021. Les travaux seront diffusés sur le site Web de la Chambre des communes. Comme vous le savez, la diffusion Web montrera toujours la personne qui s'exprime, plutôt que tout le Comité.

Pour le bon déroulement de la réunion, je vais expliquer quelques règles à suivre.

Les membres du Comité et les témoins peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. Des services d'interprétation sont disponibles pour cette réunion. Vous avez le choix au bas de votre écran entre « parquet », « anglais » ou « français ».

Les membres du Comité présents en personne font comme d'habitude quand le Comité se réunit en personne dans une salle de comité. Gardez à l'esprit les directives du Bureau de régie interne relatives au port du masque et aux protocoles sanitaires.

Avant de parler, veuillez attendre que je vous donne nommément la parole. Si vous êtes en vidéoconférence, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour rétablir le son. Quant aux membres du Comité qui se trouvent dans la salle, leur microphone sera contrôlé comme normalement par la procédure et l'agent chargé de la vérification. Je vous rappelle que tous les commentaires des membres du Comité et des témoins doivent être adressés au président. Veuillez couper votre micro quand vous ne vous exprimez pas.

Pour ce qui est de la liste des intervenants, le greffier du Comité et moi-même, nous ferons de notre mieux pour maintenir l'ordre de passage de tous les membres du Comité, qu'ils participent à la réunion virtuellement ou en personne.

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

Je souhaite la bienvenue aux témoins d'Air Canada, à savoir Dave Rheault, directeur général, Affaires gouvernementales et Relations avec les collectivités, et Jim Chung, médecin-chef. Représentant WestJet Airlines, nous avons également Andy Gibbons, directeur, Relations gouvernementales et affaires réglementaires.

Nous allons commencer par Air Canada, c'est-à-dire par MM. Rheault et Chung.

Vous avez la parole pendant cinq minutes.

[Français]

M. David Rheault (directeur général, Affaires gouvernementales et Relations avec les collectivités, Air Canada): Je vous remercie, monsieur le président.

Nous comparaissons devant ce comité aujourd'hui pour témoigner de l'effet dévastateur de la COVID-19 sur le transport aérien.

[Traduction]

Je suis accompagné par le Dr Jim Chung, qui est le médecin-chef d'Air Canada.

[Français]

D'entrée de jeu, permettez-moi de souligner le travail de nos employés — les agents de bord, les pilotes, les mécaniciens, le personnel d'aéroports et les répartiteurs, etc. — et celui de nos partenaires et de nos fournisseurs, qui ont toujours répondu présents au cours de la pandémie, nous permettant de poursuivre nos opérations.

Quant à ceux et celles dont l'emploi a été affecté par la pandémie, je tiens à leur assurer que toute l'équipe d'Air Canada travaille sans relâche à préserver notre entreprise et la positionner pour qu'elle puisse rebâtir son réseau.

En 2019, nous avons transporté plus de 50 millions de passagers sur tous les continents habités. Notre réseau liait les régions du Canada entre elles, mais aussi à plus de 150 destinations dans le monde. Nos trois plaques tournantes principales, soit Toronto, Vancouver et Montréal, figuraient chacune au classement des 50 villes les plus reliées à l'international. À part la Chine et les États-Unis, aucun autre pays, peu importe sa taille, sa population ou son PIB, n'avait trois villes dans ce classement sélect.

• (1535)

[Traduction]

Avant la pandémie, Air Canada employait directement près de 38 000 personnes au Canada et représentait 6 000 autres emplois chez ses partenaires régionaux. Nous soutenions aussi 190 000 emplois dans des industries secondaires et nous générions, au total, environ 50 milliards de dollars en retombées économiques, soit plus de 2 % du PIB du pays.

Air Canada et le secteur du transport aérien sont de véritables moteurs économiques.

Nous sommes une compagnie aérienne et, donc, la sécurité est notre affaire. En fait, la sécurité des passagers, des équipages et des employés a toujours été la priorité absolue d'Air Canada.

Elle est notre compas depuis le début de cette pandémie. Air Canada a mis rapidement en œuvre des mesures exemplaires dans l'industrie, c'est-à-dire le programme Air Canada SoinsPropre+, pour garantir la plus grande sécurité possible, souvent en avance sur la réglementation. Ainsi, nous vérifions la température des passagers avant le vol, et passagers et employés doivent porter un couvre-visage.

[Français]

Comme le premier ministre l'a indiqué, vendredi dernier, les transporteurs ont collaboré avec le gouvernement et accepté de suspendre leurs vols vers le Sud dès cette semaine, à la demande du gouvernement.

[Traduction]

Malgré ces efforts, les répercussions de la COVID-19 sont catastrophiques pour tout le secteur du voyage et du tourisme.

Au Canada, les gouvernements ont imposé des restrictions parmi les plus strictes du monde, et ils limitent les déplacements intraprovinciaux, interprovinciaux, transfrontaliers et internationaux. La demande de transport aérien s'est effondrée et les compagnies aériennes perdent des sommes énormes. Air Canada perd environ 15 millions de dollars par jour.

Nous devons agir pour atténuer nos pertes et préserver nos liquidités. Nous avons pris la décision difficile de suspendre un certain nombre de dessertes sur l'ensemble de notre réseau, y compris des dessertes régionales. Nous avons également dû nous séparer de plus de 20 000 employés. Ces décisions n'ont pas été prises à la légère, mais elles étaient malheureusement nécessaires.

[Français]

Cette situation ne peut perdurer. Cela risquerait de causer des dommages irréparables et structurels à l'infrastructure du transport au Canada. Comme plusieurs témoins l'ont mentionné, le Canada doit adopter un programme sectoriel spécifique pour aider ses transporteurs à traverser cette crise et prévoir un plan pour la reprise des voyages de façon sécuritaire. Les chiffres que j'ai présentés sont éloquentes. Notre industrie est un catalyseur économique pour la relance touristique et le secteur de l'aérospatiale. Toutefois, il y a plus en jeu, soit tout l'aspect humain lié à l'aviation.

Dans un grand pays comme le Canada, l'aviation nous unit. Elle nous permet de voir nos familles et nos proches; elle permet aux travailleurs d'être mobiles; et elle permet à notre pays d'être ouvert sur le monde. L'aviation facilite le commerce et les exportations, dont dépendent des milliers d'entreprises au Canada. Il facilite également l'immigration, qui est essentielle à la croissance de notre pays.

D'autres pays ont agi. L'équivalent de plus de 200 milliards de dollars canadiens ont été consentis par des gouvernements étrangers à leurs transporteurs, dont bon nombre font directement concurrence aux compagnies canadiennes.

[Traduction]

Il y a des discussions confidentielles entre les transporteurs et le gouvernement, couvertes par des ententes de non-divulgaration, dont nous ne pouvons, évidemment, guère parler.

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

M. David Rheault: Je vous remercie.

En plus du soutien sectoriel, d'autres mesures sont nécessaires pour faire redémarrer notre industrie. Air Canada est tout à fait pour une réouverture de nos frontières fondée sur des données scientifiques. Nous pouvons les ouvrir de façon sécuritaire.

L'étude de McMaster HealthLab, que nous avons commanditée à Pearson, montre clairement qu'une quarantaine plus courte, conforme aux directives des CDC, protégerait contre la propagation de la COVID-19, tout en permettant de relancer prudemment l'industrie. Les tests de dépistage permettent réellement aux autorités sanitaires de repérer et d'isoler les cas à l'arrivée, ils réduisent la transmission communautaire et ils permettent de voyager en toute sécurité.

Le premier ministre a déclaré la semaine dernière que le gouvernement entend travailler en collaboration avec les grandes compagnies aériennes sur la relation future entre les obligations de dépistage et de quarantaine. Nous espérons que le Comité fera une recommandation à ce sujet.

[Français]

Avant cette pandémie, le Canada comptait sur une industrie compétitive qui gagnait des parts de marché et créait des milliers d'emplois chez nous. Il faut la préserver.

Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, monsieur Rheault. C'était très intéressant.

Nous allons passer à WestJet.

Monsieur Gibbons, vous avez la parole pendant cinq minutes.

M. Andy Gibbons (directeur, Relations gouvernementales et affaires réglementaires, WestJet Airlines Ltd.): Bonjour, monsieur le président. Je vous remercie de me donner l'occasion d'être des vôtres cet après-midi et de contribuer à cette étude importante.

Beaucoup de collectivités et d'entreprises qui comptent sur nos investissements pour se connecter ainsi que leur économie au reste du monde nous parlent à WestJet. Nous avons adopté, face cette crise, une approche en plusieurs volets de manière générale, mais qui repose sur notre attachement à servir les Canadiens et notre volonté de nous conduire de façon transparente avec tous les ordres de gouvernement.

Avant d'entrer dans les détails, nous tenons à remercier nos employés qui souffrent tellement, mais qui continuent de servir les Canadiens et de persévérer. Tout le monde dans notre entreprise se bat pour vous.

La COVID a des répercussions dévastatrices sur WestJet et ses employés. Les réservations ont chuté de 95 % et 97 % des clients qui avaient réservé avant la COVID pour voyager entre juillet et novembre ont fini par annuler leur vol. À nos niveaux de réservations actuels, il nous faudrait six ans et demi pour atteindre le nombre de réservations de 2019, mais cette histoire ne se résume pas à des réservations et à un chiffre d'affaires.

Sur notre effectif de plus de 14 000 employés avant la pandémie, seuls 5 600 sont encore actifs à WestJet. Un millier d'employés sont en congé et 4 000 autres ont, malheureusement, quitté de façon permanente l'entreprise et un métier qu'ils aimaient. La famille de WestJet vit dans l'incertitude, ballottée entre les mises à pied et les rappels, avec pour toile de fond la fluidité et l'imprévisibilité des restrictions concernant les voyages que nous connaissons.

WestJet a dû prendre des décisions difficiles. En réduisant nos coûts de 60 %, nous avons pu mettre en œuvre nos politiques de remboursement progressistes et maintenir des services aériens régionaux dans toute la mesure du possible.

La sécurité demeure notre priorité absolue. Nous avons adopté des politiques en matière de santé et d'hygiène qui garantissent la sécurité de notre personnel et de nos clients. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires de la santé publique. Depuis le début de la pandémie, nous avons assuré plus de 30 000 vols et transporté plus de 1,3 million de clients. Comme le soulignait l'ancien ministre des Transports Marc Garneau, il n'y a pas de transmission connue de la COVID à bord d'un avion. En septembre, nous avons mis en place une politique de port du masque obligatoire. Ce n'est qu'un aperçu de quelques-unes des mesures prises par WestJet.

WestJet remercie le premier ministre d'avoir salué les mesures que nous avons prises pour protéger les Canadiens et de nous avoir qualifiés, vendredi dernier, de partenaire solide dans le ralentissement de la propagation de la COVID-19.

La recherche des contacts est également une mesure importante pour enrayer la propagation de la COVID-19. C'est pourquoi, depuis le début de la pandémie, WestJet informe davantage son public, ses clients et ses employés touchés par la COVID-19. À notre connaissance, nous sommes le seul groupe aérien à afficher les vols touchés sur nos réseaux extérieurs et à prévenir par courriel tout client concerné.

Nous sommes fiers d'être partenaires de l'aéroport international de Vancouver, qui a témoigné devant vous, de l'Université de la Colombie-Britannique et de Providence Health Care dans un projet pilote de recherche qui fait l'essai de tests de dépistage rapide sur des voyageurs en partance en milieu aéroportuaire. Nous remercions aussi le gouvernement du Canada et le gouvernement de l'Alberta du projet pilote de dépistage aux arrivées qui réduit de façon sécuritaire la durée de quarantaine des voyageurs qui arrivent. Nous sommes d'avis que les études et les projets pilotes sont essentiels et devraient se poursuivre.

En ce qui concerne les remboursements, sujet de discussions animées au Comité, nous restons la seule compagnie aérienne canadienne à rembourser proactivement les clients dont nous annulons les vols à cause de la pandémie, qu'ils aient pris des billets remboursables ou pas. Nous avons annoncé cette mesure importante en octobre et des associations de consommateurs, entre autres, nous en ont remerciés. Par cette décision, nous emboîtons le pas aux États-Unis, au Royaume-Uni et à l'Union européenne qui ont des politiques favorables aux consommateurs.

● (1540)

Le président: Monsieur Gibbons, il vous reste une minute.

M. Andy Gibbons: Je vous remercie.

La semaine dernière, le Comité a reçu nos partenaires syndicaux, qui sont unis dans leur défense de mesures qui permettent aux Ca-

nadiens de recommencer à voyager de façon sécuritaire. Nous demandons maintenant une politique qui soutienne exclusivement notre rentabilité. Nous demandons un cadre qui fera baisser les frais de transport pour les familles canadiennes, créera des crédits verts pour les avions consommant moins de carburant et fera en sorte que le Canada ait une compagnie aérienne mondiale concurrentielle basée dans l'Ouest du Canada.

Il y a principalement deux priorités que nous recommandons au Comité d'inclure dans son rapport final. La première est que, étant donné l'incertitude mondiale, le Canada accorde la priorité aux vols intérieurs et négocie avec les gouvernements provinciaux une politique claire et transparente. Elle pourrait reposer sur les niveaux de COVID ou sur un pourcentage de population vaccinée. Ce devrait être, selon nous, une question prioritaire pour le ministre des Affaires intergouvernementales et la ministre du Tourisme. Les Canadiens devraient pouvoir voir leur pays de façon sécuritaire l'été prochain.

Deuxièmement, nous vous recommandons de transformer le projet pilote de l'Alberta en politique nationale et de prévoir à cette fin un financement dans le prochain budget fédéral. Le lien entre les obligations de dépistage et de quarantaine doit évoluer, et nous prenons note de l'engagement du premier ministre à travailler sur cette question.

Je terminerai par quelques brefs commentaires sur le projet de fusion entre Air Canada et Air Transat, qui intéresse les membres du Comité. Comme le Bureau de la concurrence et d'autres groupes de consommateurs, WestJet est très préoccupée par ce projet. Air Canada et Air Transat sont les numéros un et deux sur le marché transatlantique...

● (1545)

M. Chris Bittle (St. Catharines, Lib.): Je regrette, monsieur le président, mais j'invoque le Règlement.

Le président: Je vous remercie. Vous avez la parole, monsieur Bittle.

M. Chris Bittle: Je ne sais pas si je suis le seul, mais j'ai la traduction en français sur le canal anglais.

Le président: Est-ce que c'est le cas pour tout le monde?

Monsieur le greffier, voulez-vous voir s'il est possible de régler ce problème?

Le greffier du Comité (M. Michael MacPherson): Tout devrait être rentré dans l'ordre maintenant.

Le président: Parfait.

Monsieur Gibbons, reprenez, je vous prie.

M. Andy Gibbons: Je vous remercie.

Comme le Bureau de la concurrence et d'autres groupes, nous sommes très inquiets. Air Canada et Air Transat sont les numéros un et deux sur le marché transatlantique.

Pour cette partie essentielle de notre marché mondial, ce serait comme une fusion entre Bell et Rogers. Air Canada détiendrait une part cumulée de 94 % des capacités aériennes canadiennes vers l'Europe et une part de marché de 70 % sur les principales liaisons de Toronto à Londres, Paris et Rome. Si le gouvernement décide d'autoriser cette fusion, des mesures devraient, selon nous, être imposées, notamment en ce qui concerne Aéroplan, les créneaux horaires dans les aéroports internationaux et l'utilisation de l'aérogare 3 à l'aéroport Pearson de Toronto.

Je vous remercie infiniment de m'avoir accordé du temps aujourd'hui. WestJet continuera de collaborer avec vous tous, tandis que nous préparons une reprise sécuritaire et responsable.

Le président: Je vous remercie, monsieur Gibbons, de votre excellent exposé.

Nous allons passer à notre premier tour de table.

Nous avons d'abord, pour six minutes, Mme Kusie pour les conservateurs, suivie de Mme Jaczek pour les libéraux, de M. Barsalou-Duval pour le Bloc et de M. Bachrach pour le NPD.

Madame Kusie, vous avez la parole. Vous disposez de six minutes.

Mme Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Gibbons, c'est un plaisir de vous revoir. Je tiens à féliciter vivement WestJet pour l'application de sa politique de tolérance zéro qui s'applique aux personnes qui ne portent pas de masque. Lors de mon plus récent retour chez moi à partir d'Ottawa j'ai eu l'occasion de voir comment elle s'implique. Un passager récalcitrant a été escorté à l'extérieur de l'avion alors que les autres applaudissaient.

Je vais commencer par revenir sur les derniers points que vous avez traités, donc par le projet pilote mis en œuvre à l'Aéroport international de Calgary. Vous savez très certainement que l'opposition officielle a non seulement maintes fois demandé l'adoption d'un plan, mais d'un plan dont la pierre angulaire devrait être le dépistage rapide de la COVID aussi bien à l'arrivée qu'au départ. Pourtant, le gouvernement n'a pas encore mis en œuvre un tel plan. Comme il s'est montré incapable de mettre en œuvre plus tôt ces autres outils de lutte contre la pandémie, il n'a plus d'autre choix que de déclencher l'artillerie lourde, et cela nous donne maintenant cette horrible campagne de vaccination.

Pourriez-vous, s'il vous plaît, commencer par nous dire pourquoi, à votre avis, ce projet pilote n'a pas été mis en œuvre et, ensuite, comment s'est passée, pour vous, l'application des restrictions de voyage avec un préavis très bref? Il y a eu d'abord, le 31 décembre, l'annonce de l'exigence d'un test PCR de moins de 72 heures, qui n'a été appliquée que sept jours plus tard, et maintenant, il y a ces incroyables restrictions de voyage imposées aux Canadiens, et plus important encore, au secteur du transport aérien, qui doit se précipiter pour mettre en œuvre ces mesures.

M. Andy Gibbons: Merci beaucoup, madame Kusie, c'est aussi un plaisir pour moi de vous revoir.

Je vous remercie de voler sur nos ailes. Je suis navré que vous ayez eu à assister à l'expulsion d'un passager récalcitrant.

Mme Stephanie Kusie: J'ai trouvé ça très bien.

M. Andy Gibbons: Notre personnel prend cela très au sérieux et n'entend pas mettre en péril la santé de qui que ce soit. En vérité, je suis très content que vous ayez assisté à cette scène.

Je vais commencer par traiter du projet pilote albertain parce qu'il est au cœur de notre démarche et joue réellement un rôle essentiel. Nous sommes d'avis que, même après les annonces du premier ministre de vendredi dernier, il devrait rester tel quel. Il prévoit en effet d'étudier les liens entre quarantaine et dépistage.

Viendra un jour où notre pays devra relancer ses activités en toute sécurité, et il faudra que nous trouvions les moyens de le faire. Si nous avons mené une étude au Canada pour étudier cette question et recueillir des données, en faisant appel à l'expérience des transporteurs aériens, des aéroports, de nos hôtes, etc. N'abandonnons pas ce projet; gardons-le intact. Nous sommes d'avis qu'il devrait rester en l'état tant qu'il a la confiance des responsables albertains de la santé publique et de l'Agence de la santé publique du Canada. Il nous permet de disposer des bases pour aller de l'avant.

Je regarde mon iPhone parce que je l'ai utilisé hier pour enregistrer une réponse de la Dre Hinshaw quand on l'a interrogé sur le lien entre le projet pilote et la propagation des variants de la COVID-19. Je crois qu'elle a alors transmis un gazouillis et un message vraiment très important et j'incite les députés à y jeter un coup d'œil.

Elle y disait : « Nous avons trouvé des cas de COVID-19 grâce à notre laboratoire et à notre programme pilote à la frontière, qui nous a permis de détecter 28 cas de variants. Ce programme nous a permis de soumettre 45 000 voyageurs au dépistage lors de leur arrivée. Cela s'est avéré un outil essentiel pour arrêter la propagation rapide du virus dans nos collectivités. » Elle a poursuivi en ajoutant : « Sans ce programme pilote, notre nombre de cas de variants aurait été inférieur, mais ces variants se seraient propagés beaucoup plus largement dans notre province, sans que nous le sachions. Nous travaillons d'arrache-pied pour rompre la chaîne de transmission, mais nous ne sommes pas encore sortis du bois. »

Il faut que vous sachiez, madame Kusie, que le projet pilote albertain permet de procéder à deux tests et que, grâce à eux, les responsables de la santé publique peuvent savoir rapidement si les passagers sont ou non porteurs de variants. Sachez aussi que le projet pilote a été modifié et que les voyageurs, au lieu d'être libérés sur la foi des résultats du premier test, doivent maintenant en subir un second au bout de sept jours. J'ai abordé l'importance de cet aspect du projet pilote du point de vue de la santé publique, en mettant complètement de côté le volet économique de ce type de projet pilote.

J'avais l'intention d'en venir aux dispositions concernant les tests PCR d'avant Noël. Après cette annonce, nous avons communiqué de façon très énergique et nous avons dit que ces politiques étaient « incohérentes et présentaient des contradictions ». Ce n'est pas le vocabulaire que notre entreprise utilise habituellement dans ses communications. Ce qui nous a poussés à le faire, madame Kusie, est que nous avons appris les caractéristiques de ce programme de dépistage dans la presse. Nous nous battons tellement pour protéger la santé du public et pour bien faire les choses que nous avons trouvé cela très frustrant de constater que nos recommandations en matière de dépistage n'étaient pas mises en œuvre et de découvrir dans la presse comment les choses allaient se passer.

Cela n'empêche que nous avons fait de notre mieux. Nous nous sommes ralliés aux mesures adoptées. Nous avons fait tout notre possible pour obtenir les tests à faire passer à nos voyageurs et leur permettre de se rendre chez eux en toute sécurité. Je trouve que le travail de collaboration avec le gouvernement caractérise mieux notre réaction que notre première réponse publique un peu sèche.

J'espère que cela a répondu à certaines de vos questions.

• (1550)

Mme Stephanie Kusie: Je vous remercie.

Je voudrais maintenant en venir rapidement à un sujet que le premier ministre reprend à satiété pendant la période de questions. Il semble vouloir faire passer la subvention salariale d'urgence du Canada, dont je sais que WestJet a profité, comme un mécanisme de soutien acceptable pour certains éléments du secteur des transports aériens. En vérité, il s'agit d'un programme d'assurance-emploi au rabais alors que, et c'est plus important, le Canada est l'une des seules nations dans le monde, c'est beaucoup moins vrai parmi les pays membres du G7 et du G20, à n'être aucunement venu en aide à ce secteur d'activité.

Pouvez-vous nous dire ce que vous pensez de la subvention salariale d'urgence du Canada et quelles autres mesures d'aide vous attendez de ce gouvernement?

M. Andy Gibbons: En ce qui concerne le soutien, je crois que la meilleure réponse que je puisse vous donner est de vous renvoyer à la lettre ouverte que notre président et chef de la direction, M. Edward Sims, a adressée aux députés le 10 décembre. Vous y trouverez la meilleure formulation de nos sentiments en la matière. Comme M. Rheault l'a signalé dans ses commentaires, nous sommes actuellement régis par un accord de confidentialité concernant les négociations en cours et leur contenu, mais le mieux que je puisse faire est de vous renvoyer à cette lettre qui énonce clairement notre vision de cette question.

Quant à la subvention salariale, nous la trouvons utile. Nous en avons remercié le gouvernement. Elle a permis à quantité de nos gens de rester en relation avec WestJet. Vous savez combien nos employés aiment leur travail et apprécient la possibilité de garder un lien avec l'entreprise, l'objet de ce programme, qui a été précieuse pour eux. Plus tôt, en 2020, nous avons demandé au gouvernement de prolonger ce programme, ce qu'il a accepté de faire. Bravo donc pour la subvention salariale d'urgence du Canada!

Tous les commentaires que nous faisons sur des formes additionnelles de soutien ne visent pas à minimiser la valeur de ce programme, parce qu'il a été précieux, mais vous avez raison de dire qu'il ne s'agit pas là, peu importe la façon dont on le présente, d'un plan sérieux de relance de l'industrie ni d'un ensemble de mesures d'aide du même niveau que celles adoptées par les autres pays du G7 et par d'autres.

Le président: Merci à vous, monsieur Gibbons, et à vous aussi, madame Kusie.

Mme Stephanie Kusie: Merci, monsieur le président.

Le président: Je donne maintenant la parole à Mme Jaczek.

Vous disposez, madame, de six minutes.

Mme Helena Jaczek (Markham—Stouffville, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

J'aimerais tout d'abord dire aux témoins que tous les membres de ce comité savent très bien les effets économiques dévastateurs que

la COVID-19 a sur votre secteur d'activité. Nous n'oublions pas qu'elle a également eu un effet dévastateur sur la santé des Canadiens. Vingt mille d'entre eux sont décédés alors que, en théorie, cette maladie est évitable.

J'aimerais poser ma première question au Dr Shung.

Docteur, il y a un an, alors que vous étiez médecin-chef d'Air Canada, vous avez probablement appris l'existence d'un nouveau coronavirus. À cette époque, nous savions déjà que le premier cas constaté ici, dans la région du Grand Toronto, était celui d'un citoyen canadien revenu en avion de Wuhan.

Pourriez-vous nous dire ce que vous avez alors pensé? Air Canada devait très certainement disposer d'un plan de préparation face à une éventuelle pandémie.

Quelles mesures avez-vous prises? Quels sont les conseils que vous avez donnés à la haute direction d'Air Canada aux premiers jours de cette pandémie?

• (1555)

Le président: Docteur Shung, nous vous écoutons.

Dr Jim Chung (médecin chef, Air Canada): Monsieur le président, je vous remercie, de cette question.

Je conviens tout à fait que cette pandémie a posé un défi très important à tout le monde, à tous les Canadiens. Je ne crois pas qu'on puisse l'imputer qui que ce soit. Elle est arrivée, c'est tout!

Nous avons eu de la chance d'avoir déjà mis sur pied un partenariat avec une société du nom de BlueDot qui applique l'intelligence artificielle dans le domaine de la santé. Je serais malhonnête si je prétendais avoir prévu dès janvier l'importance que cette pandémie prendrait.

Cela dit, monsieur le président, comme quelqu'un l'a déjà indiqué, nous disposions d'un guide en cas de pandémie, guide que nous avons révisé au début janvier. Comme la plupart d'entre vous le savent sans doute, nous avons revu nos processus internes, notre réaction en cas de pandémie. Cela nous a permis par la suite de décider d'interrompre nos vols vers la Chine. Je crois que c'était le 26 janvier.

Mme Helena Jaczek: Comment vous êtes-vous préparés? Avez-vous commandé des équipements de protection individuelle pour le personnel de cabine?

Dr Jim Chung: Nous avons passé en revue notre liste de contrôle pour les cas de pandémie. Celle-ci prévoyait de déterminer les types de fournitures dont nous aurions besoin et les quantités dont nous disposions à ce moment-là.

Mme Helena Jaczek: Lorsque, après cette annonce, il est devenu manifeste que la situation se dégradait, qu'il s'agissait bien d'une pandémie, et que vous avez suspendu des vols, en particulier avec la Chine, quelles autres recommandations avez-vous présentées à la haute direction d'Air Canada à titre de médecin-chef?

Je crois que nous savons tous que les pandémies comportent deux vagues. Comment vous prépariez-vous pour l'avenir? Quelles recommandations avez-vous faites?

Dr Jim Chung: Dans une grande organisation comme la nôtre, cela n'implique pas qu'une seule personne. C'est toute une équipe qui se met à la tâche, et notre vice-président à la sécurité siègeait sur la nôtre, avec les membres du groupe de la sécurité de l'entreprise. C'est tous ensemble que nous avons abordé ces questions pour déterminer quels étaient les meilleurs éléments de preuve dont nous disposions.

Comme tout un chacun le sait, au tout début, c'est-à-dire en janvier et en février, nous ne disposions que de très peu de données et d'informations sur le niveau du risque de transmission et sur ce qui passait réellement. Des recommandations contradictoires circulaient sur le port du masque. Les défis auxquels nous faisons face à cette époque étaient nombreux.

Nous avons consulté en permanence nos collègues de la santé publique, à la fois du gouvernement fédéral et des provinces, ainsi que des collègues et des consultants en ressources comme BlueDot et d'autres spécialistes des maladies infectieuses pour nous guider dans l'adoption des pratiques exemplaires convenues à cette époque.

Mme Helena Jaczek: Je crois savoir, docteur Chung, que vous avez toujours été partisan de soumettre les passagers à des tests de dépistage avant qu'ils embarquent à bord des avions. C'est la recommandation que vous faisiez cet automne-là dans une entrevue que vous avez accordée à Lorraine Simpson.

Avez-vous discuté de cette recommandation avec le personnel de l'Agence de santé publique du Canada ou avec celui des autres organismes de santé publique du pays?

Dr Jim Chung: Air Canada a toujours été un ferme partisan du dépistage. En toute franchise, je crois que, dans ce domaine, nous avons été un leader dans le monde en prônant le dépistage comme moyen d'atténuer la pandémie et de limiter le risque de laisser entrer au pays des passagers porteurs de la COVID. Tout comme mon collègue M. Gibbons, nous sommes fermement convaincus que le dépistage a un rôle à jouer dans les efforts pour atténuer l'ampleur de la pandémie et dans la mise en œuvre d'une stratégie de sortie de la période de quarantaine de 14 jours afin de réduire les risques, tout en gardant à l'esprit la sécurité des Canadiens.

Le 3 septembre, nous avons lancé l'étude conjointe du HealthLabs de l'Université McMaster et de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, qui s'est étalée sur deux mois. Nous avons ainsi pu procéder à 46 000 tests de dépistage auprès de 12 000 participants. Cela nous a permis de disposer d'une base de données que nous avons pu partager et discuter avec les organismes de santé publique, du fédéral et des provinces.

• (1600)

Mme Helena Jaczek: En réalité, je voulais parler plus particulièrement des tests de dépistage avant l'embarquement, car il semble que vous étiez favorable à la prise de ces tests l'automne dernier. Vous n'avez donc pas dû être vraiment surpris lorsque notre gouvernement les a introduits au début de janvier.

Dr Jim Chung: L'entrevue que j'ai accordée à Lorraine Simpson visait à commenter directement l'étude réalisée par McMaster HealthLabs qui se fonde sur des tests de dépistage à l'arrivée, mais il est clair que des tests de dépistage réalisés avant l'embarquement pourraient aussi jouer un rôle. Il y a des avantages et des inconvénients à ces tests, bien entendu, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Chung.

Merci, madame Jaczek.

Nous allons maintenant passer à la prochaine série de questions de six minutes, qui commence avec M. Barsalou-Duval du Bloc.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

[Français]

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

Air Canada refuse de rembourser ses clients pour les voyages annulés en raison de la COVID-19, pourtant, selon le rapport du troisième trimestre que vous avez dévoilé le 9 novembre 2020, Air Canada avait des liquidités de 8,7 milliards de dollars. Vous avez donc les moyens de rembourser les voyageurs.

WestJet l'a fait. Pourquoi ne le faites-vous pas?

M. David Rheault: Je vous remercie de votre question.

D'abord, je voudrais dire qu'Air Canada a remboursé les billets de ses clients à hauteur de plus de 1,2 milliard de dollars, et ce, dès le début de la pandémie.

Tous les clients qui avaient des billets remboursables ont été remboursés selon les conditions des tarifs d'Air Canada déposés auprès de l'Office des transports du Canada.

Pour ce qui est de votre question concernant les remboursements complets, dès le début, nous nous sommes conformés à l'ordonnance et à l'énoncé de l'Office des transports du Canada, qui spécifiaient que, pour des raisons indépendantes de la volonté des transporteurs, un crédit voyage était une solution acceptable à condition qu'il soit flexible dans le temps que sur le plan des conditions. Air Canada a amélioré sa politique de crédit voyage.

Pour ce qui est du remboursement de tous les clients, en réponse à votre question, comme nous l'avons mentionné publiquement à quelques reprises, si une aide est accordée aux transporteurs aériens et que cette aide est raisonnable et proportionnelle aux pertes qu'ont subies les transporteurs, nous sommes tout à fait disposés à procéder aux remboursements.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

En 2016, vous avez mis à pied illégalement 1 800 employés d'Aveos. Vous avez par la suite menacé de ne pas acheter 45 Airbus A220 produits à Mirabel et de ne pas créer un centre d'excellence si le gouvernement canadien ne changeait pas la loi pour vous accommoder. Cinq ans plus tard, le fameux centre d'excellence n'existe toujours pas et vous avez annulé 12 des 45 avions qui devaient être commandés.

Maintenant, Air Canada a reçu plus de 500 millions de dollars en subventions salariales. Le syndicat de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, ou l'AIMTA, nous a informés que de votre côté vous faisiez entretenir vos avions aux États-Unis et que vous faisiez convertir les 737 de Boeing en Grande-Bretagne, alors qu'au Québec, des gens qui sont au chômage pourraient faire ce travail.

Pensez-vous qu'Air Canada devrait respecter ses promesses et corriger sa pratique de boudier les travailleurs québécois pour montrer qu'il agit en bonne entreprise citoyenne avant de pouvoir profiter de l'argent des contribuables?

M. David Rheault: Votre question contient beaucoup d'éléments. Elle ressemble plus à un énoncé qu'à une question.

Par ailleurs, elle contient aussi des faussetés, monsieur Barsalou-Duval.

Air Canada a toujours soutenu les industries québécoise et canadienne de l'aéronautique. Nous avons été un important client des Q400, des CRJ et de la C Series. La commande d'Air Canada a été vraiment importante pour la survie du programme, comme l'a dit M. Bellemare. Elle a permis de relancer ce programme.

Pour ce qui est de la question du centre d'excellence au Québec, c'est une entente que nous avons faite avec le gouvernement du Québec et nous allons l'honorer. Nous avons toujours dit que ces appareils seraient entretenus au Québec. Je vous dirai également que nous avons transféré la maintenance au Québec. Maintenant, tous les avions monocouloirs d'Air Canada sont entretenus à Trois-Rivières, assurant près de 350 emplois bien rémunérés.

M. Xavier Barsalou-Duval: Concernant la transaction d'Air Transat, en plus du dédoublement des emplois du siège social, des emplois de bureaux, on sait aussi que les lignes d'Air Canada, d'Air Transat et d'Air Canada Rouge se chevauchent de multiples façons, au point que cela vous donnerait l'équivalent de 60 % de la capacité Canada-Europe et 45 % de la capacité des destinations soleil, selon le Bureau de la concurrence Canada. On sait aussi que, dans la nouvelle convention d'arrangement pour la transaction, vous exigez un plan de réduction des effectifs.

Si la vente devait se concrétiser, qu'advierait-il des employés d'Air Transat?

Pouvez-vous garantir que les emplois seront maintenus? Pouvez-vous aussi nous dire combien de personnes vont perdre leur emploi?

• (1605)

M. David Rheault: Encore ici, votre question comporte beaucoup d'éléments.

Je vais donc profiter de l'occasion pour compléter ce qui a été dit par mon collègue lors de sa présentation.

Dire que, sur le marché transatlantique, une fusion entre Air Canada et Air Transat serait l'équivalent d'une fusion entre Bell et Rogers, c'est inexact et trompeur. Dans ce marché, il y a des entreprises beaucoup plus importantes qu'Air Canada et Air Transat ensemble, comme les partenaires de WestJet, les entreprises comme Air France et KLM, qui ont des positions de force à Paris-Charles de Gaulle et à Schiphol, deux des plus grands carrefours d'Europe qui desservent toute l'Europe et qui offrent beaucoup d'options aux passagers canadiens et québécois.

En ce qui a trait à la question de l'approbation de la transaction, Transports Canada a, depuis 18 mois, procédé à un processus rigoureux de consultations, en demandant l'opinion du public, des groupes de consommateurs, des aéroports, des gouvernements provinciaux et municipaux et des fournisseurs. Nous attendons donc son analyse de l'intérêt public. Nous attendons impatiemment sa décision et nous sommes convaincus que cette transaction sera bénéfique pour les consommateurs et l'ensemble des parties prenantes.

Comme le disait M. Eustache, il s'agit du meilleur choix pour l'ensemble des parties prenantes, les clients, les employés, les fournisseurs, la collectivité et les actionnaires.

En ce qui a trait aux emplois, pour revenir à votre sujet, cette transaction va nous permettre, à mon avis, de faire davantage d'entretien au Québec. Nous avons pris cet engagement.

Également, les syndicats représentant les employés d'Air Transat et d'Air Canada ont appuyé cette transaction, puisqu'un transporteur de ce calibre sera en mesure de concurrencer davantage les grands transporteurs américains et européens. Il va créer et maintenir les emplois chez nous.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Rheault, et merci monsieur Barsalou-Duval.

Nous allons maintenant céder la parole au NPD.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole pour six minutes.

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

Je remercie tous les témoins de leur présence aujourd'hui.

Mes premières questions s'adressent à M. Rheault. Depuis le début de la pandémie — et j'imagine que vous avez déjà communiqué ces statistiques — pourriez-vous nous rappeler combien d'employés d'Air Canada ont été mis à pied?

[Français]

M. David Rheault: C'est environ la moitié de notre personnel.

[Traduction]

Environ 20 000 employés.

M. Taylor Bachrach: Pourriez-vous nous fournir un chiffre rond sur le nombre d'employés mis à pied?

M. David Rheault: Vingt mille.

M. Taylor Bachrach: Parmi ces employés mis à pied, combien reçoivent aussi une subvention salariale?

M. David Rheault: Pour ce qui est des subventions salariales, comme mon collègue l'a souligné, elles sont utilisées pour conserver des emplois. De fait, Air Canada a été l'un des premiers à adopter la subvention salariale — je pense que c'était en avril ou en mai —, ce qui nous avait permis à l'époque de maintenir en poste tous nos employés.

Cependant, il est devenu évident à un moment donné que nous ne serions pas en mesure de rappeler tous nos employés à court terme, ce qui était somme toute le but du programme. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec les syndicats afin d'atténuer les pertes d'emplois, mais malheureusement, nous avons dû réduire l'effectif. À titre d'exemple, aujourd'hui nous exploitons environ 20 % de notre réseau avec 50 % de nos employés.

M. Taylor Bachrach: Monsieur Rheault, je n'ai pas bien entendu votre réponse, mais je suppose que les employés qui ont été mis à pied ne reçoivent pas la subvention salariale. Je sais que d'autres entreprises ont utilisé la subvention salariale pour mettre leurs employés au chômage technique et pour les maintenir à l'emploi grâce à la subvention salariale.

Est-ce une stratégie que votre entreprise a employée durant la pandémie, c'est-à-dire se servir de la subvention salariale pour maintenir des employés sur la liste de paie, ou utiliser la subvention salariale pour éviter les mises à pied?

M. David Rheault: Oui, en effet. D'ailleurs certains employés, qui sont inactifs, reçoivent encore la Subvention salariale d'urgence du Canada. Au début de la pandémie, nous y avons eu recours pour tous nos employés. Cependant, il est devenu évident à un moment donné que nous ne pouvions pas conserver tous nos employés, parce que nous n'avons aucune idée du moment où la reprise sera possible. C'est alors que nous avons pris la décision... et nous avons collaboré avec les syndicats en vue de limiter les pertes d'emplois.

Le problème avec la SSUC tient au fait que le gouvernement subventionne une partie du salaire, ce dont nous lui sommes reconnaissants, mais il ne couvre pas tous les coûts. Dans une situation comme celle dans laquelle nous nous trouvons actuellement, nous devons limiter nos pertes. Nous avons été forcés de prendre ces décisions pour préserver nos liquidités afin de nous retrouver dans une meilleure position pour nous relever de la crise.

● (1610)

M. Taylor Bachrach: Monsieur Rheault, selon des rapports publics, depuis le début de la pandémie, Air Canada aurait reçu environ 492 millions de dollars en subventions salariales. Ces chiffres feraient de votre entreprise le plus grand bénéficiaire de la subvention salariale au Canada.

Ces chiffres sont-ils exacts?

M. David Rheault: Il faudrait que je vérifie le chiffre exact, mais le montant que nous avons reçu de la SSUC figure dans nos plus récents états financiers. Je pense que c'était autour de 400 millions de dollars. Donc, tout dépend du moment où vous avez obtenu ces chiffres, mais oui, en effet, ils me semblent exacts. J'ignore le montant précis, mais il me semble que ce que vous avancez pourrait être exact.

M. Taylor Bachrach: D'accord, il s'agit d'un chiffre approximatif.

Depuis qu'Air Canada a commencé à recevoir la subvention salariale, est-ce que l'entreprise a versé des dividendes aux actionnaires ou des primes aux cadres depuis le début de la pandémie?

M. David Rheault: Non.

M. Taylor Bachrach: Monsieur Rheault, combien de billets sont touchés...

M. David Rheault: À ma connaissance, Air Canada n'a versé aucun dividende à ses actionnaires depuis des années.

M. Taylor Bachrach: D'accord.

Si j'ai bien compris, Air Canada a accordé des bons de voyage pour des vols ayant été annulés plutôt que de rembourser complètement le prix du billet. Il en a été largement question dans les médias.

Pourriez-vous nous dire approximativement combien de billets ont été touchés par cette pratique de remise de bons de voyage?

M. David Rheault: Je n'ai pas la réponse, monsieur.

M. Taylor Bachrach: Pourriez-vous nous dire quelle est la valeur financière approximative des billets touchés par cette pratique de remise de bons de voyage plutôt que de remboursement du prix des billets?

M. David Rheault: Je ne connais pas la réponse, mais le chiffre doit être élevé.

M. Taylor Bachrach: Très bien.

Selon les états financiers d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2020, l'entreprise afficherait un montant de 7,7 milliards de dollars en liquidités à court terme, dont un montant de 3,79 milliards de dollars dans l'encaisse.

Pourriez-vous expliquer aux Canadiens pourquoi une entreprise qui a des milliards de dollars en liquidités ne peut pas en toute justice rembourser ses clients pour des services qui n'ont jamais été fournis?

M. David Rheault: Je répondrais que notre politique en matière de remboursement est conforme aux messages et aux ordonnances de l'Office des transports du Canada. Nous avons respecté les conditions de nos tarifs, lesquels sont déposés et approuvés par l'Office.

Nous avons remboursé plus de 1,2 milliard de dollars aux consommateurs depuis le début de la pandémie.

Pour répondre à votre question, nous devons préserver nos liquidités afin d'être en mesure de nous relever de cette crise. Si vous regardez les chiffres aujourd'hui, vous verrez que nos concurrents internationaux sont en train de récupérer une grosse part de marché, aussi nous devons être prêts à revenir dans le marché, à reprendre notre part de marché, et à employer un plus grand nombre de Canadiens. C'est la raison pour laquelle nous préservons nos liquidités.

Le président: Merci, monsieur Rheault.

Merci, monsieur Bachrach.

Nous allons maintenant passer à notre deuxième tour. M. Kram des conservateurs, et M. Rogers des libéraux disposent chacun de cinq minutes. Après quoi, M. Barsalou-Duval du Bloc et M. Bachrach du NPD disposeront chacun de deux minutes et demie.

Monsieur Kram, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

J'aimerais souhaiter la bienvenue aux représentants d'Air Canada et de WestJet à notre comité. J'ai beaucoup de respect pour vos deux entreprises, et j'ai naturellement hâte de recommencer à prendre l'avion avec vos compagnies beaucoup plus souvent à l'avenir, dès que nous serons sortis de cette pandémie.

Ma question s'adresse aux deux groupes de témoins.

Mardi, des témoins ont confié à notre comité qu'en raison de toutes les difficultés que doit affronter le secteur de l'aviation, il se pourrait que le transport aérien ne puisse se redresser avant cinq à sept ans. J'ai trouvé cette affirmation très surprenante étant donné que le déploiement des vaccins devrait être achevé d'ici la fin de l'année.

Est-ce que les témoins d'Air Canada et de WestJet s'attendent à ce que le transport aérien se redresse avant ces prévisions ou sont-ils d'accord qu'il faudra attendre de cinq à sept ans pour un redressement complet?

Le président: Nous entendons M. Gibbons pour commencer.

M. Andy Gibbons: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Kram, pour vos bonnes paroles et merci à vos électeurs d'avoir fait de nous la première compagnie aérienne de la Saskatchewan au fil des années.

Si vous nous aviez demandé à la mi-mars de l'année dernière quelle serait notre situation le 4 février 2021, nous n'aurions certainement pas décrit ce que nous vivons aujourd'hui.

Beaucoup de gens lancent des pronostics, mais vous avez raison. Sans une meilleure compréhension des réalités que devra affronter notre entreprise sur le plan opérationnel, il est très difficile de répondre. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous insistons tellement pour obtenir un plan de reprise en toute sécurité, ainsi que pour comprendre comment le gouvernement entend procéder avec les vaccins et les tests de dépistage.

Vous avez soulevé la question des vaccins. Nous surveillons la situation de près, et nous collaborons de manière très constructive avec le gouvernement parce que nous devons comprendre la corrélation qui existe entre la vaccination et la mobilité pour les Canadiens.

Le couple de retraités qui vit dans votre circonscription et qui n'a pas vu ses petits-enfants depuis un an s'attend-il à pouvoir les voir après avoir été vacciné? Est-ce que la vaccination donne le feu vert pour reprendre les déplacements dans notre pays? Qu'est-ce qui constitue un taux de vaccination acceptable pour permettre de tels déplacements? Ce sont les questions qu'il faut se poser. Je pense que nous aimerions vous recommander d'indiquer dans votre rapport que les responsables de la santé publique devraient opter pour la plus grande clarté du point de vue de la santé publique, plutôt que du point de vue des affaires.

C'est cette certitude et cette assurance que nous souhaitons et que nous voulons tous, mais tant que nous n'aurons pas de plus grandes certitudes entourant les vaccins et l'incidence qu'ils pourraient avoir pour le secteur essentiel des voyages et du tourisme, il sera difficile de répondre à votre question. On peut donc dire que cela prendra des années, mais nous pourrions commencer ici même au Canada cet été.

Merci.

• (1615)

Le président: Monsieur Rheault, allez-y.

[Français]

M. David Rheault: Je vais renchérir sur ce que mon collègue a dit.

Il est important d'avoir un plan et une perspective. Selon les prévisions de l'International Air Transport Association, ou IATA, on prévoit une période de trois à cinq ans pour retrouver le volume de trafic de 2019. En planifiant la vaccination de la population, il est important de prévoir d'ores et déjà un plan pour recommencer les voyages de façon sécuritaire. Il faut que la roue recommence à tourner, c'est ce qui est le plus important. L'aviation est un écosystème de transporteurs, d'aéroports, de services connexes, de fournisseurs. C'est tout cela. C'est donc important d'avoir un plan pour que la machine redémarre, et ce, au bénéfice de tous.

[Traduction]

M. Michael Kram: Encore une fois, j'aimerais entendre à la fois le représentant d'Air Canada et celui de WestJet.

Concernant la possibilité que NAV CANADA mette à pied des contrôleurs aériens et ferme des tours de contrôle de la circulation aérienne, y compris celle de l'aéroport international de Regina, j'aimerais savoir si les compagnies aériennes sont forcées de réévaluer

le nombre et la fréquence des vols à l'arrivée et au départ d'une ville lorsque son aéroport perd sa tour de contrôle?

Le président: Nous allons commencer avec M. Gibbons. Pourriez-vous répondre brièvement s'il vous plaît?

M. Andy Gibbons: Nous sommes désolés pour les employés de NAV CANADA et pour tous ceux qui sont en difficulté dans notre secteur. C'est pourquoi nous insistons auprès du gouvernement pour qu'il les aide à résoudre leurs problèmes financiers.

Quant à l'aspect précis de votre question, nos avions décollent et atterrissent dans des aéroports qui ont des tours de contrôle et dans d'autres qui n'en ont pas. Nos avions atterrissent et décollent dans des aéroports qui ont des tours de contrôle pendant une partie de la journée, et qui n'en ont pas à d'autres moments de la journée. Donc, il ne s'agit pas d'une politique généralisée.

Aussi, eu égard à la sécurité relative à ces décisions, c'est une question qui doit être réglée entre NAV CANADA et l'organisme de réglementation. Néanmoins, nous sommes au courant de la situation à Regina, et nous sommes désolés pour ces employés, bien entendu.

Le président: Monsieur Rheault, allez-y.

[Français]

M. David Rheault: Je vais reprendre les propos de mon collègue, M. Kram, et ajouter que la perte d'une tour de contrôle peut avoir un impact sur l'opération. Évidemment, la sécurité n'est pas en jeu, parce que d'autres mesures de sécurité sont mises en place. NAV CANADA ne prendrait jamais de mesures qui mettraient en jeu la sécurité des passagers. Par contre, s'il n'y a pas de tour de contrôle, par exemple, cela peut rendre les opérations plus complexes, causer plus de diversions vers d'autres aéroports et augmenter les coûts pour les transporteurs.

Tout cela est symptomatique du fait que nous sommes dans un système d'utilisateurs-payeurs. Quand cela fait presque un an qu'il n'y a plus d'utilisateurs, les coûts augmentent pour tout le monde. Chaque organisme prend des décisions qui sont difficiles et qui vont compromettre l'infrastructure à long terme. C'est cela qu'il faut comprendre. C'est pour cela que des mesures doivent être mises en place pour préserver notre infrastructure, afin de permettre non seulement à nous, les transporteurs, mais à nos employés et à tout l'écosystème du transport de reprendre la place que nous avions dans l'économie.

• (1620)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Rheault.

Merci, monsieur Kram.

Nous allons maintenant passer à M. Rogers.

Monsieur Rogers, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Bienvenue à nos invités.

Beaucoup de gens dans le Canada atlantique et dans les régions rurales du Canada se demandent ce qu'il faudra faire pour rétablir la connectivité perdue.

De ce point de vue, dans quelle mesure pensez-vous qu'il est envisageable de rétablir toutes les liaisons régionales que nous avons perdues lorsque la pandémie sera derrière nous, et combien de temps faudra-t-il d'après vous pour y arriver?

À vous de décider qui répondra en premier.

Le président: Monsieur Gibbons.

M. Andy Gibbons: C'est une très bonne question et elle est vraiment au cœur de nos discussions actuellement.

Je tiens à souligner que, lorsque nous avons cessé de desservir un grand nombre de nos villes du Canada atlantique, nous avons informé à l'avance les premiers ministres de ces quatre provinces, et nous l'avons fait de la manière la plus transparente possible.

Je ne parle pas en leur nom, bien sûr, mais les réactions dans ces collectivités ont été manifestement dévastatrices. Nous pouvons penser à Gander, et nous pouvons penser à Sydney.

Les investissements de WestJet ont fondamentalement modifié l'accessibilité et la connectivité de ces collectivités dans cette région. Les gens dans cette région se souviennent de ce qu'était la situation avant que WestJet ne contribue aux tarifs bas et à la concurrence. Cette concurrence a vraiment donné vie au transport aérien dans le Canada atlantique.

En ce qui concerne le rétablissement des lignes aériennes, les politiques mises en place par les gouvernements provinciaux de cette région — et ils ne se font pas d'illusion à ce sujet, ce que je ne dis pas de manière combative — ne nous encouragent pas à investir et à y amener nos invités. Bien au contraire. Nous comprenons cela. À contrecœur, nous avons décidé d'interrompre 80 % de nos services et d'annuler le service vers certaines villes.

Monsieur Rogers, je crois que cela dépend encore une fois du contexte opérationnel que les premiers ministres provinciaux, le premier ministre et les gouvernements veulent mettre en place, et si nous pouvons avoir un cadre national dans ce pays, selon lequel votre premier ministre et les membres de votre caucus provincial se déclarent disposés à voir les Canadiens visiter Terre-Neuve-et-Labrador lorsque le niveau de COVID atteindra x , ou lorsqu'un certain pourcentage de la population sera vacciné.

Je crois que si nous recevons une certaine certitude ou un plan sûr à ce sujet, c'est ce qui sera le facteur le plus important, mais je tiens également à vous assurer que servir les collectivités et investir dans celles-ci n'est pas une chose que le gouvernement doit nous soutirer; c'est une chose que nous aimons faire et que nous voulons faire.

Le président: Monsieur Rheault, vous avez la parole.

M. David Rheault: Je dirais que dans notre cas, la réduction des vols dans de nombreuses provinces et escales du Canada atlantique a été une décision difficile à prendre.

Nous sommes présents sur certains de ces marchés depuis 75 ans, depuis l'époque de la compagnie aérienne Trans-Canada. Contrairement à notre concurrent, nous essayons de maintenir au moins une escale dans chaque province pour que les provinces restées reliées à notre réseau.

En ce qui concerne le rétablissement des lignes, j'ai eu de nombreuses discussions à ce sujet. Nous avons parlé aux maires et au premier ministre, et nous avons eu des échanges avec eux concernant l'impact et la façon dont nous pouvons collaborer à l'avenir, mais je suppose que, fondamentalement, pour rétablir le service,

nous avons besoin de passagers. Il faut qu'il y ait une demande pour avoir un service.

Les politiques en place, notamment dans le Canada atlantique, ont eu des conséquences dévastatrices sur le nombre de passagers. C'est pourquoi nous devons avoir une conversation et une voie à suivre pour une réouverture nationale des voyages, au moins au Canada dans un premier temps.

M. Churence Rogers: De ce point de vue, j'allais vous demander quelles lignes vous envisageriez de rétablir. Quels pourraient être les critères pour décider lesquels vous rétabliriez en premier après la pandémie? Après la pandémie, quelles seraient les lignes que vous pourriez envisager de rétablir en premier lieu, en deuxième lieu, en troisième lieu, et ainsi de suite?

M. David Rheault: Je peux vous dire que nous sommes impatients de rétablir les services. Il est important pour nous de servir ces collectivités. Bien sûr, cela va dépendre de la façon dont le transport aérien va reprendre. C'est difficile, parce que je peux vous dire que dans un environnement normal, chez Air Canada, nous planifions de six mois en six mois. Maintenant, nous devons prendre des décisions d'une semaine à l'autre.

Les décisions sont prises très rapidement lorsque nous voyons le nombre de passagers diminuer. Il faut espérer que, lorsque le marché reprendra, il le fera à un rythme qui nous permettra de rétablir le service à un rythme adéquat, mais il est très difficile pour nous de planifier lorsque nous ne savons pas quelle sera la demande le mois prochain. Pour les compagnies aériennes, tout se joue sur la planification.

• (1625)

Le président: Monsieur Gibbons, si vous voulez bien donner une courte réponse.

M. Andy Gibbons: De toute évidence, je ne vais pas catégoriser les villes pour vous durant cette réunion. Je répète que cela va vraiment dépendre de la demande et de l'ensemble des politiques, ainsi que de la situation de la COVID dans le pays et de la façon dont elle est gérée. Ce sont là les ingrédients essentiels. Nous avons été très tristes d'éliminer certaines de ces lignes, et nous voulons les rétablir dès que possible. Je n'essaie pas d'éviter de répondre; il n'y a pas de meilleure réponse que cela. Nous avons hâte de revenir le plus rapidement possible.

Le président: Je vous remercie, monsieur Gibbons.

M. Churence Rogers: Et ce sera un plaisir de vous revoir tous deux. Bien sûr, nous avons la chance que la bulle de l'Atlantique ait accompli une chose: elle a sauvé des vies. De notre point de vue, cela est très positif.

Le président: Merci, monsieur Rogers.

Nous passons maintenant à M. Barsalou-Duval pour deux minutes et demie.

[Français]

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

Monsieur Rheault, tout à l'heure, en réponse à une de mes questions, vous avez dit que l'une de mes affirmations était fausse. Nous n'aurons peut-être pas le temps aujourd'hui d'explorer ce qui était faux dans ce que j'ai dit, mais, si vous pouviez en faire rapport au Comité, ce serait une bonne chose. Cela nous permettrait d'avoir la bonne information selon votre perspective.

Tout à l'heure, je vous ai posé une question sur les emplois. Je n'ai pas senti beaucoup d'assurance relativement aux emplois. On sait que la Commission européenne a suspendu à deux reprises son analyse de la transaction entre Air Transat et Air Canada à cause d'un manque de collaboration de votre part. D'après la convention de vente, Air Canada a le droit de vie ou de mort sur toute décision opérationnelle d'importance. Cela fera bientôt deux ans que la transaction est sur la table. Cela veut dire que cela fait deux ans que la direction d'Air Transat a les mains liées.

Air Transat a des difficultés financières connues, et on a appris, dans la circulaire de sollicitation d'Air Transat sur la nouvelle vente à Air Canada, qu'Air Canada aurait refusé deux fois une facilité de crédit à Air Transat, les 6 mai et 7 août 2020.

J'aimerais savoir quelle est la stratégie d'Air Canada. Est-ce d'affaiblir Air Transat au point de la mettre en faillite de façon à ne pas avoir à dépenser 200 millions de dollars pour éliminer un concurrent?

M. David Rheault: Je dois dire qu'Air Canada a toujours collaboré avec les autorités réglementaires et qu'elle attend avec impatience la décision du gouvernement touchant cette transaction.

Pour nous, c'est une décision stratégique, et c'est très important que cette transaction progresse pour permettre aux deux entreprises d'aller de l'avant ensemble, pour préserver des emplois et pour créer un champion mondial basé chez nous, au Québec. C'est une source de fierté, et nous sommes convaincus que ces deux entreprises formeront ensemble un transporteur incroyable qui nous permettra de rebâtir entre autres notre plaque tournante de Montréal.

Des acteurs importants de la société québécoise qui ont appuyé cette transaction, monsieur Barsalou-Duval. Ils en reconnaissent les répercussions économiques pour la communauté. La Caisse de dépôt et placement du Québec et le Fonds de solidarité de la Fédération travailleurs du Québec ont voté en faveur...

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

J'aimerais poser une dernière question à M. Gibbons.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Rheault et monsieur Barsalou-Duval. Nous avons dépassé le temps imparti. C'est au tour de la personne suivante.

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

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

J'ai deux ou trois autres questions pour M. Rheault concernant les lignes régionales. C'est un sujet qui est très pertinent pour la circonscription que je représente dans le nord-ouest de la Colombie-Britannique. Actuellement, Air Canada a suspendu son service au départ de Prince Rupert, une collectivité qui dépend beaucoup de votre service passager régulier.

L'une des choses que nous avons entendues de la part des collectivités est une réelle préoccupation concernant la reprise du service. Lorsque le service a repris à Smithers, qui est une autre ligne régionale dans le nord-ouest de la Colombie-Britannique, Air Canada a offert des vols en ligne et lorsqu'il n'y avait pas assez de réservations, ces vols ont été annulés. Cela s'est produit à deux ou trois reprises, ce qui a sapé la confiance des collectivités dans le retour de ces vols réguliers.

Je me demande si vous pouvez vous engager à travailler avec des collectivités comme Prince Rupert pour faire en sorte que, lorsque le nombre de passagers sera suffisant, la reprise du service se fasse le plus en douceur possible et que nous évitions toute annulation inutile, sachant qu'il est vraiment difficile pour la collectivité d'acheter des vols en ligne et de voir ensuite ces vols annulés sans recevoir de remboursement. Est-ce un engagement que vous pouvez prendre envers les collectivités?

• (1630)

M. David Rheault: Je peux vous assurer que nous sommes déterminés à travailler avec les collectivités pour essayer de rétablir le service dans les meilleurs délais. La difficulté pour nous, en tant que compagnie aérienne, est de comprendre la demande, comment elle évolue et quand elle reviendra à un point suffisant pour que nous assurions le service. C'est le défi auquel nous sommes toujours confrontés. Bien sûr, nous discutons avec de nombreux aéroports, maires et chambres de commerce pour voir comment nous pouvons travailler ensemble pour le rétablissement de ces services. Notre difficulté réside dans le fait que nous vivons une période d'incertitude où la structure de la demande change rapidement en fonction de facteurs que nous ne contrôlons pas.

Le président: Merci, monsieur Rheault.

Monsieur Bachrach, il vous reste quelques secondes, si vous voulez en ajouter une.

M. Taylor Bachrach: Je vous suis très reconnaissant de votre volonté de travailler avec les collectivités.

Monsieur Rheault, je vous ai demandé tout à l'heure quel était le nombre total de billets et de passagers touchés par les annulations, et votre offre de bons. Vous n'aviez pas ces chiffres à portée de main. Je me demande si vous seriez prêt à communiquer ces chiffres au Comité après cette réunion.

Le président: Monsieur Rheault, oui ou non?

M. David Rheault: Je vais vérifier à l'interne et je vous reviendrai là-dessus. Tout dépend si cela contient des renseignements délicats sur le plan commercial.

Le président: Merveilleux. Je vous remercie.

Merci, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Le président: Nous allons maintenant passer aux conservateurs.

Monsieur Shipley, vous avez la parole pendant cinq minutes.

M. Doug Shipley (Barrie—Springwater—Oro-Medonte, PCC): Merci, monsieur le président. Vous me prenez un peu de court. En fait, je pensais que nous allions terminer à 16 h 30, mais je vous remercie de ce temps.

Le président: Je vais essayer de terminer ce tour avec vous et, après vous, M. El-Khoury.

M. Doug Shipley: Pas de problème. Comme je l'ai dit, je pensais que nous terminions, mais je suis prêt à parler.

Je vais donc commencer par M. Rheault. Vous avez mentionné dans votre déclaration liminaire qu'il y avait un taux de combustion de 15 millions de dollars par jour. Ai-je bien compris [*Difficultés techniques*]?

Le président: Monsieur Rheault?

M. Doug Shipley: Était-ce des concessions préalables pour les entreprises, ou est-ce ce qui se passe maintenant?

M. David Rheault: Je suis désolé; j'avais un problème. Le son a coupé. Pouvez-vous répéter? J'ai entendu jusqu'à « 15 millions de dollars par jour ».

M. Doug Shipley: Je disais simplement que dans votre déclaration liminaire, vous avez parlé d'un taux de combustion de 15 millions de dollars par jour. Est-ce que c'était avant les licenciements et avant de faire vos économies, ou est-ce que c'est la situation actuelle?

M. David Rheault: C'est ce que nous avons actuellement, selon les estimations du troisième trimestre... ou du quatrième trimestre de l'année dernière. C'est entre 14 et 16 millions de dollars par jour.

M. Doug Shipley: Disons que c'est 15 millions de dollars. C'est beaucoup d'argent par jour. Vous devez faire des plans d'affaires. Combien de temps pouvez-vous continuer ainsi? Comme M. Kram l'a dit lors de notre dernière réunion, certaines personnes au sein de votre entreprise nous ont dit qu'elles s'attendaient peut-être à un ralentissement de cinq à sept ans. Vous ne pouvez tout simplement pas continuer à brûler indéfiniment 15 millions de dollars par jour.

M. David Rheault: Aucune entreprise, quelle que soit sa taille, ne peut brûler une telle somme d'argent pendant une période infinie. C'est pourquoi nous devons vraiment avoir un plan de relance, pour comprendre comment le transport aérien... comment nous pouvons reprendre les voyages en toute sécurité dans le pays et, en attendant, comment le gouvernement peut aider les transporteurs aériens à traverser cette pandémie grâce à un financement à long terme. Ce n'est pas une situation qui peut durer des mois et des mois, certainement pas.

M. Doug Shipley: Je vous remercie.

Monsieur le président, je vais passer à M. Gibbons, car cela a été intéressant... On vient de parler... du plan de relance.

C'est une chose qui m'intrigue beaucoup. Nous sommes dans une situation terrible en ce moment, monsieur Gibbons. Nous devons remettre les gens au travail à un moment donné, en toute sécurité, évidemment. Vous avez mentionné... Il y a deux ou trois choses que je voudrais vous mentionner. Vous avez parlé de 14 000 employés de WestJet; beaucoup sont partis. Où sont-ils partis? Sont-ils partis dans d'autres entreprises? Voulez-vous dire qu'il s'agit de licenciements dans votre entreprise? Sont-ils partis dans d'autres secteurs et maintenant vous ne pourrez plus récupérer les gens lors de la reprise?

• (1635)

M. Andy Gibbons: C'est un peu des deux. Tout comme pour Air Canada, il y a des employés qui ne reviendront certainement pas à court terme, qui ont quitté la compagnie. Beaucoup d'entre eux sont en difficulté. Notre siège social se trouve en Alberta. C'est une lutte. Je pense que c'est la raison pour laquelle il est évident que nous sommes au coeur de la diversification économique de l'Alberta et qu'il est essentiel qu'un transporteur mondial établi en Alberta soit présent.

L'aspect compétences nous préoccupe. Nous nous inquiétons de l'expiration des compétences si le ralentissement économique se poursuit. Nous avons eu des employés... Si vous allez sur Facebook ou des groupes de ce genre — et j'espère qu'ils vous intéressent —, les gens sont très tristes. Le bilan humain de notre entreprise a été très lourd, et je pense que nous n'avons pas d'adjectifs pour le qualifier, si ce n'est pour dire qu'il a été très, très triste. Je ne sais pas si

cela répond précisément à votre question. Pour beaucoup, cela a été une épreuve. Beaucoup sont passés à d'autres secteurs, et beaucoup gardent espoir.

M. Doug Shipley: Oui, vous y avez répondu. Merci.

Monsieur Gibbons, je comprends ce que vous dites également. À l'une de nos dernières réunions, j'ai parlé de la santé mentale de beaucoup d'employés. Nous avons une pile de lettres que j'ai mentionnée la dernière fois. Je suis de tout cœur avec les nombreuses personnes, non seulement dans votre industrie, mais partout au Canada, qui éprouvent actuellement de grandes difficultés. Nous voulons nous assurer qu'on s'occupe d'elles. Je suis certain que votre entreprise fait tout ce qu'elle peut pour s'assurer que vos employés qui ressentent un stress supplémentaire et qui ont des problèmes de santé mentale reçoivent de l'aide.

En ce qui concerne le plan de redémarrage, il doit y avoir un grand nombre d'avions qui ne sont pas utilisés en ce moment. Je ne suis pas mécanicien d'aéronef, mais on m'a dit que tant qu'un plan de redémarrage n'est pas commencé, ce n'est pas bon que les avions restent là sans bouger. Combien de temps peuvent-ils rester sur les tarmacs sans être utilisés avant que cela ne devienne un problème? De plus, faudra-t-il attendre un certain temps pour qu'ils soient recertifiés après un redémarrage?

J'aimerais entendre M. Gibbons d'abord.

M. Andy Gibbons: C'est une excellente question. Mon manque d'expertise technique sera pleinement exposé ici. D'après mes connaissances très élémentaires, un système par rotation permet de conserver les moteurs en bon état. Les avions ne restent pas toujours au même endroit; ils doivent bouger et circuler. Il y a un programme d'entretien pour assurer le bon fonctionnement des appareils, qu'ils volent ou non et qu'ils soient ou non en service commercial.

Les avions seront prêts à voler. Le MAX en est un bon exemple. Cette flotte était clouée au sol, mais elle commence maintenant à être remise en service. Je pense donc que cela peut vous donner une indication pour savoir si les avions seront prêts. Il faut considérer tous les autres éléments qui pourraient ne pas être en place lorsque les conditions économiques et sanitaires changeront.

Le président: Merci.

Monsieur Rheault, vous pouvez répondre brièvement.

M. David Rheault: Comme M. Gibbons, je ne suis pas un expert technique, mais en fait, certains travaux de protection de base peuvent être faits sur les avions, et les compagnies aériennes les exécutent pour s'assurer que leur flotte pourra voler dès que les conditions le permettront.

Je dirais que le plus grand défi à cet égard est la conservation de l'attestation de compétence des pilotes. Les pilotes doivent voler pour ne pas perdre leur attestation, et un horaire tournant est en place pour s'en assurer. Ces travailleurs sont hautement spécialisés. Ils doivent travailler et nous devons avoir un plan pour veiller à ce qu'ils conservent leurs attestations.

Le président: Merci, monsieur Rheault et monsieur Shipley.

Nous allons maintenant passer au dernier intervenant du Parti libéral, pour cinq minutes.

Monsieur El-Khoury, vous avez la parole.

[Français]

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

Je souhaite la bienvenue à nos invités.

Monsieur Gibbons, j'étais content d'entendre que votre compagnie a décidé de rembourser les passagers. J'ai entendu dire que les passagers qui ont annulé leurs billets de façon proactive à la suite des conseils et des recommandations de Santé Canada n'ont pas été remboursés.

Une telle décision vous a-t-elle poussés à prendre des mesures difficiles, comme la mise à pied d'autres employés?

Par ailleurs, cette crise va-t-elle atténuer ou aggraver la situation de pénurie de pilotes qui existait avant la pandémie?

• (1640)

M. Andy Gibbons: Je vous remercie de votre question, monsieur El-Khoury.

Permettez-moi d'y répondre en anglais.

[Traduction]

Si je vous ai bien compris, monsieur El-Khoury, vous avez abordé deux points.

Le premier était que vous appréciez notre politique à l'égard des remboursements. Je vous remercie pour vos commentaires.

La différence qui existe entre les annulations des clients et les annulations des transporteurs est vraiment importante. C'est une différence qui existe aux États-Unis et au Royaume-Uni, deux pays vers lesquels les défenseurs des consommateurs se tournent. Je voudrais expliquer cette différence. C'est un point important dont il n'est pas beaucoup question sur la place publique, mais qui est essentiel dans la façon dont le gouvernement et votre comité examinent la question.

J'ai manqué la traduction de ce que vous avez demandé, à savoir si les remboursements rendaient les choses difficiles. Je n'ai pas tout à fait compris, et si vous pouviez me donner des détails...

M. Fayçal El-Khoury: Les remboursements ont-ils exercé une influence sur votre décision de mettre à pied certains employés?

M. Andy Gibbons: C'est un équilibre incroyable. Il y a l'incertitude opérationnelle. Il y a notre engagement à faire ce qu'il faut pour les Canadiens. Il y a nos obligations envers nos employés. Tout ceci exige un équilibre vraiment difficile à atteindre.

Pensez à la situation des conseillers en voyages et des agents de voyages qui, à cause des remboursements, se trouvent dans des situations très difficiles. Nous sympathisons avec eux et nous reconnaissons leurs difficultés, et nous pensons que le gouvernement devrait régler ces questions. Il y a un équilibre incroyable et fragile entre tous ces éléments.

Pour ce qui est des remboursements, nous avons jugé que c'était la bonne chose à faire et nous l'avons fait. C'est un processus qui va prendre de six à neuf mois, et nous l'avons commencé. Les Canadiens sont remboursés et nous sommes heureux de le faire.

Le président: Monsieur Rheault, avez-vous des commentaires?

[Français]

M. David Rheault: La question était adressée à M. Gibbons. Je vais donc m'abstenir, à moins que M. El-Khoury ait une question pour moi.

M. Fayçal El-Khoury: J'en ai une.

Monsieur Rheault, nous savons que le gouvernement fédéral a imposé des conditions liées à plusieurs enjeux pour fournir de l'aide financière telles que le remboursement des clients dont les vols ont été annulés, la protection des liaisons régionales et de la connectivité, le respect des contrats avec les entreprises aérospatiales canadiennes et l'acquiescement des commissions des agences de voyages. Lequel de ces enjeux est le plus problématique pour les compagnies aériennes? Pourriez-vous nous en dire davantage, s'il vous plaît?

M. David Rheault: C'est une très bonne question, dont je vous remercie

Des discussions ont lieu actuellement entre le gouvernement du Canada et les transporteurs aériens à ce sujet. On parle d'imposer des conditions aux transporteurs, or, comme M. Shipley l'a dit, nous brûlons chaque jour 15 millions de dollars de liquidités. Il faut donc comprendre ce paramètre et il faut avoir un plan qui nous permettra de préserver nos liquidités et d'être en bonne position pour relancer l'entreprise. Il s'agit donc de voir quel type d'aide pourrait être donné pour que nous puissions nous acquitter de ces obligations. Comme nous l'avons dit à propos du remboursement des passagers, nous sommes prêts à le faire, mais cela dépendra du type de remboursement ou d'aide qui sera donné par le gouvernement et selon les échéances qui seront fixées.

En ce qui concerne les autres conditions que vous avez nommées, c'est un peu la même chose. Cela fait partie des discussions qui sont en cours. Les transporteurs sont ouverts à tenir ces discussions avec les représentants du gouvernement du Canada.

M. Fayçal El-Khoury: Je vous demanderai de répondre à la deuxième partie des questions auxquelles M. Gibbons ne m'a pas donné de réponse, s'il vous plaît.

Cette crise va-t-elle atténuer ou aggraver la pénurie de pilotes qui existait avant la crise?

M. David Rheault: Encore là, c'est une très bonne question.

Comme je l'ai dit précédemment, les pilotes font partie d'un corps de métier hautement qualifié. Il y avait une pénurie et il y a une grande concurrence au Canada et à l'étranger aussi pour recruter des pilotes. Je pense que l'enjeu auquel nous pourrions faire face est de ne pas pouvoir garder nos pilotes canadiens au pays si l'aviation ne redémarre pas au même rythme que les autres pays. C'est effectivement un enjeu important parce qu'un corps de métier spécialisé comme les pilotes d'avion est vraiment un actif très important pour les compagnies aériennes.

D'ailleurs, c'est vrai pour tous les corps de métier, mais votre question portait spécifiquement sur les pilotes d'avion. Il y a donc un enjeu de compétitivité à l'échelle internationale aussi.

• (1645)

M. Fayçal El-Khoury: Quel pourcentage de votre flotte est inactif?

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Rheault et monsieur El-Khoury.

Je remercie tous les témoins.

Chers collègues, auriez-vous des objections à ce que je pose une brève question aux témoins?

M. Taylor Bachrach: Je serais heureux que vous posiez une question, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Il en a été question au cours de réunions précédentes, et j'ai été surpris qu'il n'en soit pas question aujourd'hui. Je veux parler des remboursements des commissions des agents de voyage. Les agents de voyages en ont beaucoup parlé au cours des derniers mois.

La question que je pose aux deux témoins — et je veux seulement une réponse rapide — concerne les remboursements aux agents de voyage. Est-ce quelque chose que vous envisagez de faire?

Commençons par M. Gibbons.

M. Andy Gibbons: Quelle est la question, monsieur le président?

Le président: Il s'agit de savoir si, en fait, vous et Air Canada envisagez de rembourser ou d'abandonner le recouvrement des commissions qui, autrement, seraient versées aux agents de voyage.

M. Andy Gibbons: Nous nous sommes engagés à rembourser les Canadiens. Si vous avez acheté un billet d'avion à 500 \$ avec votre carte Visa, vous vous attendez à recevoir un remboursement de 500 \$. Ces partenaires sont touchés par une conséquence malheureuse et imprévue de notre politique de remboursement progressif. Nous avons fait part de ces préoccupations à la ministre Joly et au gouvernement fédéral, car nous trouvons que c'est une situation déplorable. Nous croyons que le gouvernement du Canada devrait trouver une solution, absolument.

Le président: Merci. La réponse est donc non.

Je vais passer à Air Canada.

Monsieur Rheault.

M. David Rheault: Je crois que votre question porte sur certains problèmes liés aux remboursements et leurs incidences possibles sur d'autres intervenants du secteur de l'aviation et d'autres petites et moyennes entreprises au Canada. Dans la mise en œuvre d'une politique de remboursement, nous tiendrons compte des incidences sur nos partenaires d'affaires. Nous nous attendons à ce que ce sujet fasse partie des discussions avec le gouvernement fédéral qui a indiqué qu'il s'agissait également d'une condition au soutien accordé aux compagnies aériennes.

Le président: D'accord. Donc, encore une fois, la réponse est non pour le moment, mais vous pensez tous les deux en discuter avec le gouvernement.

Je vous remercie tous les deux d'avoir répondu.

M. Andy Gibbons: Je vous en prie.

Le président: Je vous remercie également d'avoir pris le temps de participer à cette discussion avec les membres du Comité. Nous prévoyons faire un rapport, et je suis certain que vos témoignages nous aideront. Encore une fois, je vous remercie de nous avoir accordé du temps.

Chers collègues, merci également pour vos questions et votre temps aujourd'hui.

Je vais maintenant lever cette partie de la séance afin que nous puissions nous réunir à huis clos. Je vais demander aux membres de se déconnecter et de se reconnecter pour la prochaine partie de la réunion.

Merci.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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>